

Arki paremmaksi – joukkoliikenne toimivaksi

Joukkoliikenteen kehittämisohjelma 2009–2015





Tekijät Marja Rosenberg, Virpi Britschgi, Anu Tuominen, VTT; Henriika Weiste, WayStep Consulting; Riikka Kallio, Riikka Rantalainen, Mette Granberg, WSP Group Oy; Heikki Metsäranta, Strafica Oy		Julkaisun laji Raportti	
		Toimeksiantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	
		Toimielimen asettamispäivämäärä	
Julkaisun nimi Arki paremmaksi – joukkoliikenne toimivaksi. Joukkoliikenteen kehittämisohjelma 2009–2015			
Tiivistelmä Joukkoliikenteen kehittämisohjelman tavoitteena on nostaa joukkoliikennepolitiikan painoarvoa ja statusta sekä määrittää konkreettisia lyhyen ja keskipitkän aikajänteen toimenpiteitä, joiden avulla valtio, kunnat, liikenteenharjoittajat ja muut toimijat voivat lisätä joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja parantaa matkustajan kokemaa palvelutasoa. Kehittämisohjelman avulla halutaan tuottaa yhtenäinen, kaikille matkustajaryhmille helppokäyttöinen joukkoliikenteen kokonaispalvelu. Kehittämistoimenpiteitä on mietitty neljässä työpajassa erikseen pieniin kaupunkeihin ja maaseudulle, suurille ja keskisuurille kaupunkiseuduille, kaukoliikenteeseen sekä palvelukokonaisuusnäkökulmasta, jossa nousivat esiin joukkoliikenteen imagon parantaminen, tiedotuksen ja markkinoinnin lisääminen sekä yhteensopivien ja yhtenäisten lippu- ja informaatiojärjestelmien kehittäminen. Lisäksi tärkeäksi nähtiin kaavoituksen ja maankäytön suunnittelun ohjaava vaikutus joukkoliikenteen kysyntään ja palvelujen kehittämispotentiaaliin. Kevyen liikenteen roolia kestäväenä kulkutapana sivuttiin siinä määrin, että yhtenä kärkitoimenpiteenä esitetään teemapakettia kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi. Valittujen kärkitoimenpiteiden kuvaus, vaikutukset, rahoitustarve ja kehittämispolku vuoteen 2015 asti on esitetty erillisinä toimenpidekortteina. Kärkitoimenpiteiden käynnistämisessä tai rahoituksessa valtion rooli on merkittävä, mutta niiden toteuttamiseen osallistuvat vähintään yhtä suurella panoksella kunnat, liikenteenharjoittajat ja muut joukkoliikenteessä toimivat organisaatiot. Kehittämisohjelman toteuttamisen seurauksena matkustajat saavat nykyistä parempaa joukkoliikennepalvelua kaupunki- ja kaukoliikenteessä. Maaseudulla ja pienillä kaupunkiseuduilla autottomille tarjotaan riittävät joukkoliikennepalvelut arjen liikkumistarpeisiin. Joukkoliikenteen kehittämistoimilla parannetaan alan toimintaedellytyksiä. Joukkoliikenteen kilpailukyky henkilöautoliikenteeseen nähden vahvistuu kaikkien toimenpiteiden yhteisvaikutuksesta. Tämän seurauksena henkilöautoliikenteen suori-te pienenee, liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät ja joukkoliikenteen matkustajamäärät kasvavat noin 20 miljoonalla matkalla vuodessa. Kehittämisohjelman kärkitoimien toteuttamiseksi vaadittava valtion lisärahoitustarve on aluksi noin 15 miljoonaa euroa ja noin 32 miljoonaa euroa vuonna 2015.			
Avainsanat (asiasanat) joukkoliikenne, kehittämistoimenpiteet, joukkoliikenteen rahoitus			
Muut tiedot Yhteyshenkilö/LVM: Juhani Tervala			
Sarjan nimi ja numero Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 19/2009		ISSN 1457-7488 (painotuote) 1795-4045 (verkkojulkaisu)	ISBN 978-952-243-046-5 (painotuote) 978-952-243-047-2 (verkkojulkaisu)
Sivumäärä (painotuote) 80	Kieli suomi	Hinta	Luottamuksellisuus julkinen
Jakaja Liikenne- ja viestintäministeriö		Kustantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	



Författare Marja Rosenberg, Virpi Britschgi, Anu Tuominen, VTT; Henriika Weiste, WayStep Consulting Riikka Kallio, Riikka Rantalainen, Mette Granberg, WSP Group Oy; Heikki Metsäranta, Strafica Oy		Typ av publikation Rapport	
		Uppdragsgivare Kommunikationsministeriet	
		Datum för tillsättandet av organet	
Publikation Bättre vardagsmobilitet genom förbättrad kollektivtrafik. Utvecklingsprogram för kollektivtrafik 2009–2015			
Referat Ett centralt mål för utvecklingsprogrammet för kollektivtrafiken är att höja kollektivtrafikpolitikens viktighet och status samt precisera konkreta åtgärder på kort och medellång sikt för att staten, kommuner, kollektivtrafikföretag och andra aktörer kan göra kollektivtrafiken mera lockande och förbättra passagerarnas självupplevda servicenivå. Utvecklingsprogrammet kan användas i utveckling av en enhetlig servicehelhet som är lättillgänglig för alla passagerargrupper. Programmets åtgärder begrundades i fyra verkstäder som organiserades för små städer och landsbygden, stora och medelstora stadsregioner, fjärrtrafiken och servicehelheten (höjning av kollektivtrafikens image, ökad information och marknadsföring, utveckling av ett kompatibelt och enhetligt biljett- och informationssystem). Planläggningen, markanvändningen och den styrande inverkan som planeringen av den har på efterfrågan av kollektivtrafiken och potentialen för serviceutvecklingen ansågs som viktiga aspekter. Gång- och cykeltrafikens roll som hållbart transportsätt diskuterades i en sådan omfattning att en av de föreslagna toppåtgärderna är ett temapaket för de här transportsätten. Beskrivningar, inverkan, finansiering och utvecklingstrender av de utvalda åtgärderna intill 2015 har presenterats på särskilda åtgärds kort. Statens roll i implementeringen eller finansieringen av dessa åtgärder är betydande, men engagemang av kommuner, transportföretag och andra kollektivtrafikorganisationer i implementeringsprocessen är också viktigt. Som resultat av implementeringen av utvecklingsprogrammet får passagerarna bättre kollektivtrafikservice i stads- och fjärrtrafiken. På landsbygden och små stadsregioner får de invånare som inte har bil tillräcklig kollektivtrafikservice för sina vardagliga behov av mobilitet. Utvecklingsåtgärderna förbättrar verksamhetsförutsättningar inom kollektivtrafikbranschen. Kollektivtrafikens konkurrenskraft förbättras jämfört med privatbilism tack vare samverkan och interaktion av alla åtgärder. Samverkan av alla åtgärder ska reducera bilkilometrar och växthusgaser som härleder sig från trafiken. Antalet passagerare i kollektivtrafiken kan öka med ungefär 20 miljoner om året. Implementeringen av utvecklingsprogrammets toppåtgärder kräver tilläggsfinansiering från staten. Finansieringsbehovet är först 15 miljoner euro om året och år 2015 ungefär 32 miljoner euro om året.			
Nyckelord kollektivtrafik, utvecklingsåtgärder, finansiering av kollektivtrafik			
Övriga uppgifter Kontaktperson vid ministeriet är Juhani Tervala.			
Seriens namn och nummer Kommunikationsministeriets publikationer 19/2009		ISSN 1457-7488 (trycksak) 1795-4045 (nätpublikation)	ISBN 978-952-243-046-5 (trycksak) 978-952-243-047-2 (nätpublikation)
Sidoantal (trycksak) 80	Språk finska	Pris	Sekretessgrad offentlig
Distribution Kommunikationsministeriet		Förlag Kommunikationsministeriet	



Authors Marja Rosenberg, Virpi Britschgi, Anu Tuominen, VTT; Henriika Weiste, WayStep Consulting Riikka Kallio, Riikka Rantalainen, Mette Granberg, WSP Group Oy; Heikki Metsäranta, Strafica Oy		Type of publication Report	
		Assigned by Ministry of Transport and Communications	
		Date when body appointed	
Name of the publication Better everyday mobility through improved public transport. Public Transport Action Plan 2009–2015			
Abstract The goal of the public transport action plan is to increase the importance and status of public transport policy and to define concrete short and medium-term measures with which such players as the state, municipalities and transport operators can increase the attractiveness of public transport and enhance the standard of passenger service. The action plan can be used in the development of an integrated comprehensive public transport service that will be easy to use for all traveller groups. The measures of the action plan were considered in four workshops under the themes: small towns and rural areas, medium-sized and large cities, long-distance transport, and the service (improvement of the public transport image, information and marketing, development of compatible and consistent ticket and information systems). The workshops were addressed to a wide range of public transport actors and interest groups. The steering influence of land use and planning on public transport demand and service development potential was considered important. The role of bicycle and pedestrian transport as a sustainable transport mode was discussed to such an extent that a theme package for pedestrians and cyclists was suggested as one of the key measures. Descriptions, impacts, finance requirements and development paths of the key measures until 2015 have been presented as separate action cards. Government’s role in the implementation and financing is significant, but the contributions of municipalities, transport operators and other public transport organisations in the implementation process are equally important. As a result of the action plan the passenger service in urban and long-distance transport will improve. In small towns and rural areas, people without private cars will be provided with adequate public transport services to meet their everyday mobility needs. The public transport development measures will improve the operational preconditions for businesses. The combined effect of all the measures will improve the competitiveness of public transport in comparison to the use of cars. This will result in a decrease in the kilometrage and in greenhouse gas emissions from traffic. It will also increase the number of public transport passengers by some 20 million trips a year.			
Keywords public transport, action plan, financing of public transport			
Miscellaneous Contact person at the Ministry: Mr Juhani Tervala			
Serial name and number Publications of the Ministry of Transport and Communications 19/2009		ISSN 1457-7488 (printed version) 1795-4045 (electronic version)	ISBN 978-952-243-046-5 (printed version) 978-952-243-047-2 (electronic version)
Pages, total (printed version) 80	Language Finnish	Price	Confidence status Public
Distributed and published by Ministry of Transport and Communications			

ESIPUHE

Liikenne- ja viestintäministeriö käynnisti syyskuussa 2008 liikenneministeri Anu Vehviläisen johdolla joukkoliikenteen kehittämisohjelman laadintatyön. Kehittämisohjelman valmistelua ja tavoitteita käsiteltiin 8.10.2008 hallituksen iltakoulussa. Joukkoliikenteen kehittämistä ja uudelleen arviointia pidettiin perusteltuna toimenpiteenä ja iltakoulu puolsi kehittämisohjelman valmistelua esitettyjen tavoitteiden ja toimenpide-esitysten pohjalta sekä puolsi ohjelman tuomista alkuvuodesta 2009 hallituksen käsittelyyn.

Ohjelmalla pyritään nykyistä sisältörikkaampaan joukkoliikennepolitiikkaan, jolla tähdätään matkustajapalvelun parantamiseen nopeasti toteutettavilla toimenpiteillä. Kehittämisohjelma on laadittu nopealla aikataululla, yhteistyössä alan toimijoiden ja sidosryhmien kanssa. Ohjelmaan liittyy myös työsuhdematkalippujärjestelmän uudistamistyö, jota valmistelee valtiovarainministeriön asettama työryhmä. Siihen liittyvät linjaukset tehdään elokuussa valtion vuoden 2010 talousarviokäsittelyn yhteydessä.

Työtä on johtanut liikenne- ja viestintäministeriön ohjausryhmä, jonka puheenjohtajana toimi ylijohtaja Juhani Tervala. Ohjausryhmään kuuluivat liikenneministerin erityisavustaja Kari Jääskeläinen, hallitusneuvos Mikael Nyberg ja yli-insinööri Marcus Merin. Sihteerinä toimi VTT:n asiakaspäällikkö Marja Rosenberg.

Kehittämisohjelmaa valmisteltiin projektiryhmässä, johon kuuluivat hallitusneuvos Mikael Nyberg (pj.), hallitusneuvos Tuula Ikonen, liikenneneuvos Petri Jalasto, ylitarkastaja Kari Korpela, yli-insinööri Marcus Merin, neuvotteleva virkamies Katariina Myllärniemi, ylitarkastaja Merja Nikkinen, tarkastaja Harri Uusnäkki ja hallitusneuvos Irja Vesanen-Nikitin.

Työn konsulttina toimi VTT alikonsulttinaan Henriika Weiste WayStep Consulting, Riikka Kallio ja Mette Granberg (25.11.2008 asti) WSP Finland Oy:stä ja Heikki Metsäranta Strafica Oy:stä. Työstä vastasi Marja Rosenberg ja siihen osallistuivat Anu Tuominen ja Virpi Britschgi VTT:sta.

Helsingissä 1. päivänä huhtikuuta 2009

Ylijohtaja Juhani Tervala

SISÄLTÖ

ESIPUHE.....	7
SISÄLTÖ.....	9
1 JOHDANTO.....	11
2 TAUSTA	13
3 NYKYTILA JA TAVOITTEET	16
4 TYÖN TOTEUTUSTAPA.....	18
5 KEHITTÄMISOHJELMA.....	20
5.1 Yleistä.....	20
5.2 Peruspalvelutasoinen joukkoliikenne, pienet kaupunkiseudut ja maaseutu	21
5.3 Kilpailutasoinen joukkoliikenne, suuret ja keskisuuret kaupunkiseudut.....	23
5.4 Kaukoliikenne.....	24
5.5 Palvelukokonaisuus	25
5.5.1 Palvelun laatu	25
5.5.2 Matkaketjut.....	27
5.5.3 Tiedotus ja markkinointi	28
5.5.4 Lippu- ja infojärjestelmät	30
6 KÄRKITOIMENPITEET	31
7 VAIKUTUKSET.....	34
8 RAHOITUS.....	35
9 TOTEUTUS	38
10 SEURANTA.....	40

LIITTEET

- Liite A Työpajojen tulokset ja osallistujat
- Liite B Toimenpidekortit

1 JOHDANTO

Pääministeri Matti Vanhasen II hallituksen ohjelmassa otetaan kantaa joukkoliikenteen sujuvuuden ja esteettömyyden lisäämiseen sekä kevyen liikenteen olosuhteiden parantamiseen. Liikenne- ja viestintäministeriön liikennepoliittisessa selonteossa, valtioneuvoston energia- ja ilmastostrategiassa ja liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan ilmastopoliittisessa ohjelmassa 2009–2020 asetetaan tavoitteita liikenteen päästöjen vähentämiseksi ja joukkoliikenteen kilpailukyvyn parantamiseksi. Joukkoliikenteen kehittämisohjelman odotetaan vastaavan kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisen tavoitteisiin joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvattamisen osalta.

Joukkoliikenteen kehittämisohjelman laadinnassa keskeisenä tavoitteena on ollut joukkoliikenteen laajan toimijakentän aktivoiminen ja sitouttaminen toimenpiteiden suunnitteluun. Tärkeää on, että kaikki vastuutahot ottavat omalta osaltaan huolehtiakseen kehittämisohjelman toteuttamisen esitetyllä aikataululla. Kehittämisohjelmassa pyritään konkreettisiin toimenpiteisiin mahdollisimman pikaisella aikataululla, mutta toimenpiteille esitetään myös kehittämispolku vuoteen 2015 asti. Joukkoliikenteen kehittämisohjelmassa keskitytään toimenpiteisiin, joiden toteuttamista voidaan edistää yhteistyössä valtion ja muiden toimijoiden kanssa. Valtio kohdentaa rahoitusta esitettyihin toimenpiteisiin, mutta lisärahoitus edellyttää myös kuntien ja liikenteenharjoittajien panostusta. Kehittämisohjelma koskee bussi- ja raideliikennettä ja sivuaa myös kävelyn ja pyöräilyn kehittämistä. Kehittämisohjelman ulkopuolelle on rajattu suuret väylä- ja kalustoinvestoinnit. Kehittämisohjelmassa ei myöskään oteta kantaa valmisteilla olevaan joukkoliikennelainsäädäntöön kuuluvii asioihin.

Kehittämisohjelman rinnalla liikenne- ja viestintäministeriössä toimii joukkoliikenteen rahoituksen uudistamista valmisteleva työryhmä. Työryhmän työssä määritellään valtion rahoituksen piiriin kuuluva joukkoliikenne ja tehdään ehdotus valtion ja kuntien työnjaosta sekä kustannusten jakoperusteista palvelujen järjestämisessä ja kehittämisessä. Kehittämisohjelmaan liittyy myös edellä mainittu työsuhdematkalippujärjestelmän uudistamistyö. Uudistusta valmistelevan työryhmän tulee ottaa työssään huomioon, että työsuhdematkalippu on verokohtelultaan houkutteleva, kaikkien osapuolten kannalta toimiva ja mahdollisimman helpposti käytettävä ja tukee tavoitetta lisätä joukkoliikenteen käyttöä maassa.

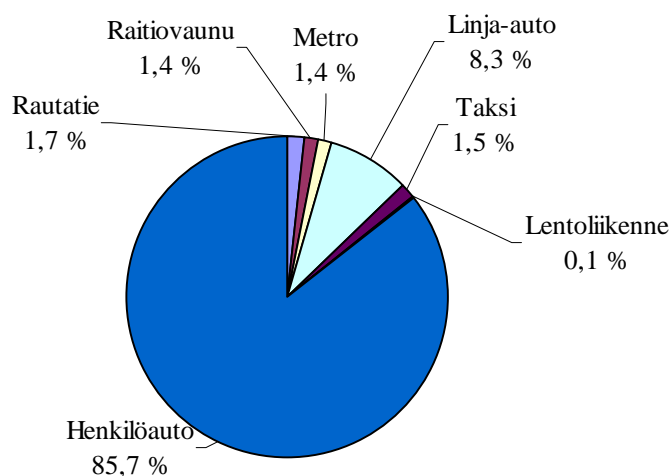
Työn aikana on ollut käynnissä myös valtion aluehallinnon uudistus ja väyläviraston perustaminen sekä pääkaupunkiseudulla uuden Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymän perustaminen. Koska näistä ei ole vielä päätöksiä, organisaatioista käytetään tässä raportissa nykyisiä nimiä.

Joukkoliikenteen kehittämisohjelman pohjana ovat lukuisat aiemmat valtion ja kuntien yhdessä laatimat tutkimukset, selvitykset ja suunnitelmat. Näistä mainit-

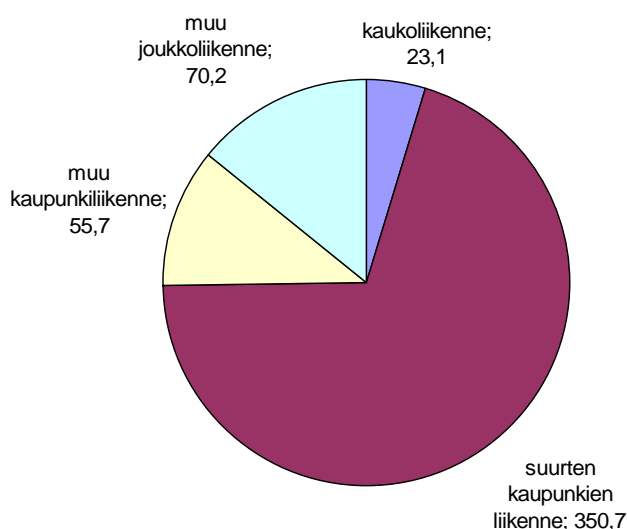
takoon mm. joukkoliikenteen tutkimusohjelma (JOTU), kävelyn ja pyöräilyn tutkimusohjelma, JALOIN-tutkimusohjelma, ELSA-esteettömyysohjelma, Joukko-liikenne nousuun -työryhmän mietintö, Matkakeskus-hanke ja lääninhallitusten ja kuntien toteuttama palveluliikenteen kehittäminen.

2 TAUSTA

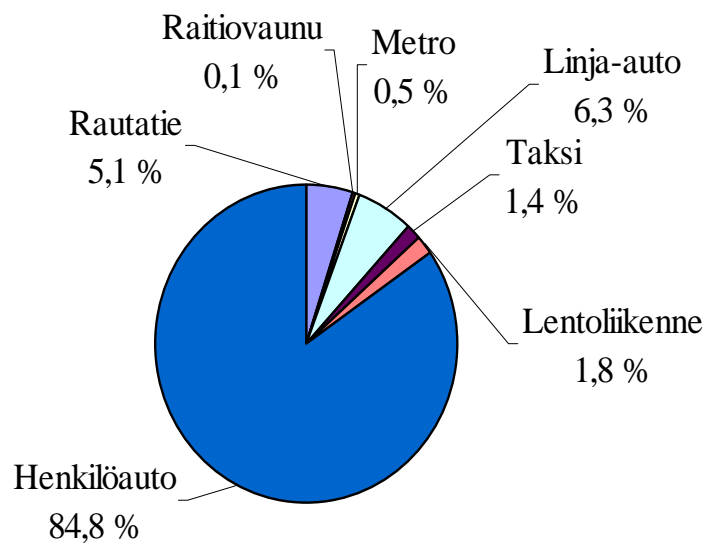
Julkisen liikenteen liikevaihto oli vuonna 2007 noin 2,5 miljardia euroa. Tästä bussiliikenteen osuus on 970 milj. euroa, junaliikenteen 370 milj. euroa, lentoliikenteen 280 milj. euroa ja taksiliikenteen 790 milj. euroa. Raitiovaunuliikenteen ja metron liikevaihto on yhteensä 60 milj. euroa. Kokonaisliikevaihdosta noin 360 milj. euroa kertyy suurten kaupunkien joukkoliikenteestä. (Lähde: Julkisen liikenteen suoritetilastot 2007, luonnos). Julkisen liikenteen matkustajamäärien ja henkilökilometrien markkinaosuudet moottoriajoneuvoilla tehdyistä matkoista on esitetty kuvissa 1, 2 ja 3.



Kuva 1. Julkisen liikenteen matkustajamäärien markkinaosuudet liikennemuodotain vuonna 2007. (Lähde Tilastokeskus).



Kuva 2 Joukkoliikenteen matkustajamäärät v. 2007 (milj. matkaa). (Lähde: Julkisen liikenteen suoritetilasto v. 2007, ennakkotiedot 27.1.2009)



Kuva 3. Julkisen liikenteen suoritteiden (henkilökilometrit) markkinaosuudet liikennemuodoittain vuonna 2007. (Lähde Tilastokeskus).

Liikennepoliittisessa selonteossa painotetaan joukkoliikenteen edistämisen ja kehittämisen tärkeyttä liikennejärjestelmän toimivuuden turvaamiseksi sekä henkilöautoliikenteen vähentämiseksi ja ilmastomuutoksen hillitsemiseksi **Valtioneuvoston selonteko pitkän aikavälin ilmasto- ja energiastrategiasta** ottaa kantaa joukkoliikenteen edistämistoimiin erityisesti suurilla kasvavilla kaupunkiseuduilla. Selonteossa todetaan, että joukkoliikenteen edistämistoimet ovat välttämättömiä, jotta henkilöauton käytöllä olisi kilpailukykyisiä vaihtoehtoja. Joukkoliikenteen kehittämistoimilla ja tuilla voidaan parantaa joukkoliikenteen palvelutasoa ja alentaa hintatasoa ja siten lisätä joukkoliikenteen käyttöä. Kävely ja pyöräily ovat päivittäisten matkojen peruskulkumuotoja ja useimmiten ne ovat myös osa joukkoliikenteellä tai autolla tehtävää matkaa. Kävelyllä ja pyöräilyllä voidaan korvata henkilöauton käyttöä, sillä suomalaisten automatkoista noin 45 % on alle 5 km:n pituisia ja 29 % alle 3 km:n pituisia.

Selonteossa esitetään tavoitteeksi vähentää liikenteen CO₂-päästöjä uusiutuvien energialähteiden 10 %:n osuuden lisäksi muilla toimilla nykytasoon verrattuna 2 miljoonaa ja perusuran vuoden 2020 tasoon verrattuna 3 miljoonaa CO₂-tonnia. Tavoitteiden saavuttamiseksi esitetään seuraavia joukkoliikenteeseen sekä kävelyyn ja pyöräilyyn kohdistettavia ohjauskeinoja:

- Vuodesta 2009 alkaen otetaan käyttöön suurten kaupunkien joukkoliikennetuki.
- Turvataan joukkoliikenteen peruspalvelutaso haja-asutusalueilla. Vähenevää reittiliikennettä täydennetään kutsujoukkoliikenteellä ja taataan kaukoliiken-

teen peruspalvelutaso ostamalla joukkoliikennettä niille yhteysväleille, joille tarjontaa ei synny markkinaehtoisesti.

- Toteutetaan liikennepoliittisen selonteon mukaista investointiohjelmaa joukkoliikenteen ja junakuljetusten käyttömahdollisuuksien lisäämiseksi.*
- Toteutetaan joukkoliikenteen laatuikäyviä esimerkiksi lisäämällä julkisen liikenteen kaistoja ja kehittämällä pysäkkijärjestelyjä.*
- Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita parannetaan siten, että lyhyitä automattoja saadaa suunnattua kestävampiin kulkumuotoihin.*
- Työsuhdematkalippujärjestelmää kehitetään nykyistä paremmin joukkoliikenteen käyttöön kannustavaksi.*
- Pysäköintipoliitiikka kuuluu lähinnä kuntien ja yritysten toimivaltaan. Pysäköinnin ohjauskeinoilla kaupunkikeskustoissa, liittytäpysäköinnin lisäämisellä sekä työpaikkojen pysäköintijärjestelyillä voidaan vähentää henkilöauton käyttöä kaupunkiseuduilla. Tehokkaalla pysäköintipoliitikalla voitaisiin säävuttaa noin 0,1–0,3 milj. CO₂-tonnin vuotuinen vähennys.*
- Eheytetään yhdyskuntarakennetta suurilla kaupunkiseuduilla palvelujen säävutettavuuden lisäämiseksi joukko- ja kevyellä liikenteellä. Suuret kaupunkiseudet ja valtio laativat yhdessä pitkäjänteiset, seutukohtaiset joukkoliikenteen kehittämisojhelmat. Pyöräilyn ja jalankulun tarpeet otetaan entistä paremmin huomioon maankäytön suunnittelussa ja liikennejärjestelmäsuunnittelussa.*
- Tuetaan eheiden ja toimivien kunta- ja seutukeskusten sekä niiden palvelujen kehittämistä siten, että asiointiliikennettä pidempien etäisyyksien päässä oleviin suurempiin keskuksiin voidaan vähentää.*

Maaliskuussa 2009 julkaistussa Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan ilmastopoliittisessa ohjelmassa 2009–2020 on tarkennettu näitä tavoitteita ja toimenpiteitä. Ohjelmassa todetaan, että joukkoliikenteen aseman vahvistaminen toimii perustana myös liikennesektorin tulevaisuuden ilmastopoliittisille ratkaisuille.

Joukkoliikenteessä toimii suuri joukko valtion viranomaisia, kuntia, alueita, maakuntia ja yrityksiä. Aluehallintoa uudistetaan vuonna 2010. PARAS-hankkeen myötä kuntia yhdistyy ja seuduille on laadittu kokonaisvaltaisia maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelmia. Joukkoliikenteen lainsäädäntö uudistuu vuoden 2009 lopulla. Nämä aiheuttavat toimijakentässä muutoksia ja tarjoavat erinomaisen tilaisuuden määritellä ja selkeyttää eri toimijoiden roolit joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteiden toteuttamisessa.

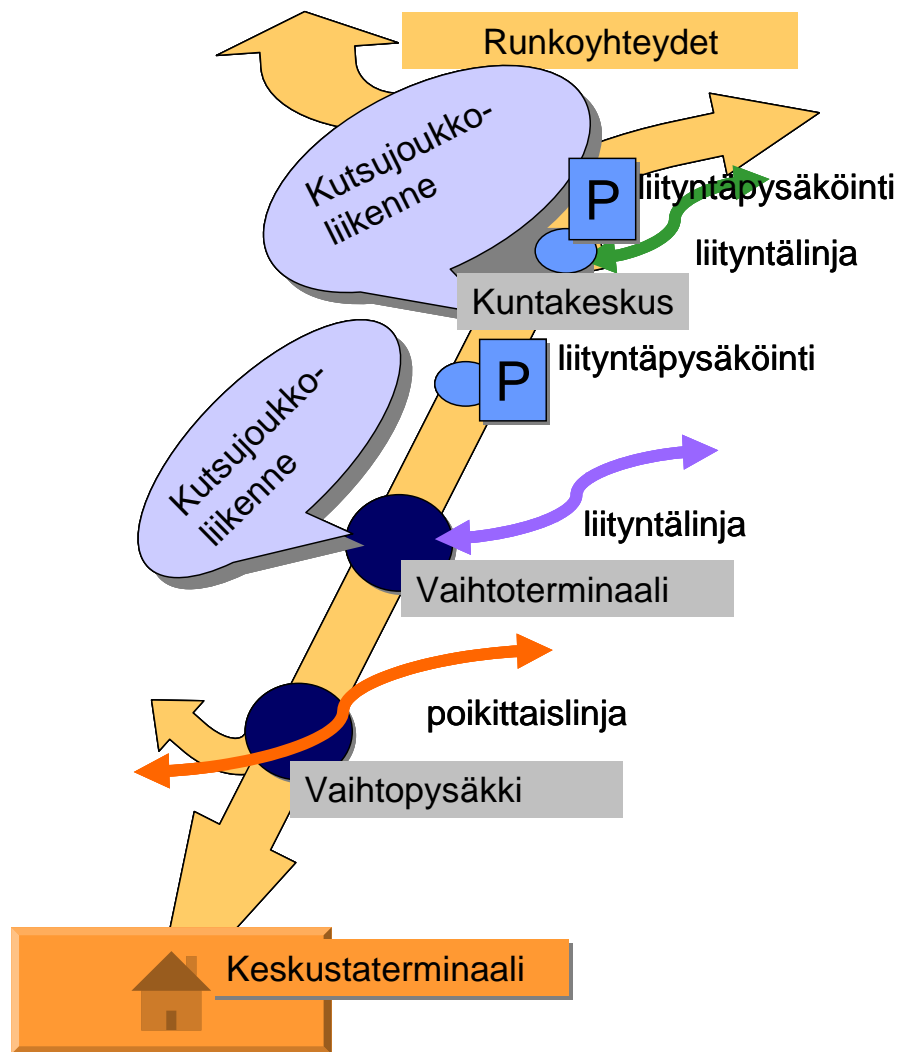
3 NYKYTILA JA TAVOITTEET

Kehittämisohjelman pääasiallisena tavoitteena on parantaa joukkoliikenteen palvelutasoa siten, että palvelut vastaavat nykyistä paremmin eri matkustajaryhmien tarpeita. Tavoitteena on samalla nostaa joukkoliikennepolitiikan painoarvoa ja statusta. Kehittämisohjelmassa on tarkoituksena määrittää konkreettisia lyhyen ja keskipitkän aikajänteen toimenpiteitä, joilla matkustajan kokemaa palvelutasoa voidaan parantaa ja joukkoliikenteen houkuttelevuutta lisätä.

Tavoitteena on tuottaa eri toimijoiden yhteistyönä houkutteleva ja yhtenäinen joukkoliikenteen kokonaispalvelu, joka vastaa liikkumisen erilaisiin tarpeisiin. Erityisesti huomioidaan matkaketjut ja kytkentä muihin liikennemuotoihin sekä kevyen liikenteen rooli joukkoliikennettä tukevana kulkutapana. Työssä käytettyjen menetelmien tavoitteena on sitouttaa laaja toimijakenttä yhteisiin kehittämis-tavoitteisiin ja toimenpiteiden toteuttamiseen.

Joukkoliikenteen palvelutaso on hyvin erilainen maan eri osissa riippuen väestöpohjan mahdollistamasta joukkoliikenteen kysynnästä. Suurilla kaupunkiseuduilla eli Helsingin, Tampereen ja Turun seuduilla joukkoliikennejärjestelmän tarjonta ja kysyntä ovat aivan eri luokkaa kuin keskisuurissa kaupungeissa. Oulun kaupunkiseudulla väestöpohja kasvaa ja on lähinnä suurten kaupunkien joukkoliikenteen käyttäjäpotentiaalia. Keskisuurista kaupunkiseuduista Lahti, Jyväskylä ja Kuopio ovat asukasmäärältään ja yhdyskuntarakenteeltaan alueita, joilla joukkoliikenteen kilpailukykyä henkilöautoliikenteeseen nähden on mahdollista parantaa. Muillakin keskisuurilla kaupunkiseuduilla joukkoliikenteen kehittämispotentiaalia on, mutta sen realisoiminen lisämatkoiksi vaatii erityisiä ponnisteluja niin joukkoliikenteen palveluiden kehittämisessä kuin liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja maankäytön ratkaisuissa.

Joukkoliikennejärjestelmä muodostuu monista eri toimijoiden tuottamista osista ja palveluista. Kehittämisohjelmalla pyritään vaikuttamaan kaikkiin palvelun osatekijöihin ja toimijoihin niin, että matkustaja voi hahmottaa helposti tarjolla olevan kokonaispalvelun ja että kokonaispalvelu vastaa eri matkustajaryhmien tarpeisiin. Parhaat vaikutukset kokonaispalvelun palvelutason parantamiseen saadaan, kun kehittämisohjelman toimenpiteet tukevat toisiaan. Kuvassa 3 on hahmoteltu joukkoliikenteen palvelukokonaisuutta.



Kuva 4. Joukkoliikenteen peruspalvelun rakenne maaseudulla ja kaupunkiseuduilla.

4 TYÖN TOTEUTUSTAPA

Työmenetelmänä kehittämisohjelman laadinnassa käytettiin kirjallisuusselvitystä ja työpajatyöskentelyä. Lähtökohtana työlle käytettiin aiemmin laadittujen joukkoliikennettä käsittelevien tutkimusten, selvitysten ja mietintöjen tuloksia. Niiden avulla kartoitettiin matkustajan kannalta keskeisimmät ongelmat, nykyisen joukkoliikennepalvelun puutteet sekä aiemmin esitetyt kehittämistoimenpiteet vaikutuksineen. Työssä järjestettiin neljä työpajaa, joihin kutsuttiin kattavasti joukkoliikenteen toimintakentän sekä sidosryhmien edustajia. Työpajojen tavoitteena oli luoda joukkoliikenteessä toimivien tahojen ja asiakkaita edustavien ryhmien yhteinen näkemys siitä, mitkä ovat keskeisimmät eri matkustaja- ja matkaryhmien tarpeisiin vastaavat joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteet.

Työpajojen aihepiirit ja niihin liittyvät teemat olivat seuraavat:

1. Peruspalvelutasoinen joukkoliikenne, pienet kaupunkiseudut ja maaseutu
 - palvelutarjonnan turvaaminen ja kyytitakuu
 - palvelujen järjestämisen tehostaminen
 - matkaketjut ja joukkoliikenteen saavutettavuus
 - maankäyttö, asuminen, palvelut ja joukkoliikenne
2. Kauko- ja matkailuliikenne
 - matkaketjujen toimivuuden parantaminen
 - matkaketjun hinta ja lippujärjestelmä
 - informaation saatavuuden parantaminen
 - imago ja markkinointi
3. Kilpailutasoinen joukkoliikenne, suuret ja keskisuuret kaupunkiseudut
 - asiakasryhmien tarpeita vastaava joukkoliikenteen palvelutarjonta
 - maankäytön ja kaupunkirakenteen suunnittelu ja kulkutavan valinta
 - informaation saatavuuden parantaminen
 - kaupunkiseutujen lippujärjestelmän kehittäminen
 - kaupunkiseutujen joukkoliikenteen imago ja markkinointi
4. Palvelukokonaisuus, matkaketjut
 - palvelukokonaisuuden laatu
 - julkisen liikenteen saavutettavuus eri keinoin
 - informaation saatavuus
 - imago, asenteet ja markkinointi

Työpajoissa työskenneltiin teemakohtaisissa ryhmissä. Tuloksena syntyi jokaisesta teemasta 2 ratkaisua eli yhteensä 36 toimenpidekokonaisuutta. Näistä valittiin yhdessä kussakin työpajassa parhaat ratkaisut (18 kpl), joille laadittiin kehittämispolut.

Työpajoihin osallistui yhteensä 130 henkilöä, jotka edustivat seuraavia tahoja:

- Kuntaliitto, maakuntaliittoja, Lahden kaupunkiseudun seutuhallinto, Seutuhallinto Oy Häme
- YTV, suuria ja keskisuuria kaupunkeja
- Linja-autoliitto ja Paikallisliikenneliitto, Matkahuolto, Taksiliitto, Kuluttajaliitto
- Keskuskauppakamari
- opiskelijajärjestöjä
- Pyöräilykuntien verkosto
- Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry
- liikenteenharjoittajia, VR
- Ratahallintokeskus, Tiehallinto
- lääninhallituksia
- liikenne- ja viestintäministeriö, valtiovarainministeriö, ympäristöministeriö.

Työpajojen tulosten tiivistelmä ja työpajoihin osallistuneet henkilöt on esitetty liitteessä A. Työpajoissa syntyneitä ratkaisuja työstettiin projekti- ja ohjausryhmän ohjauksessa tavoitteena löytää toteuttamiskelpoiset, nopealla aikataululla realistisesti toteutettavat ja vaikutuksiltaan parhaat toimenpidekokonaisuudet.

Työpajojen tulosten perusteella syntyneet 10 kärkitoimenpidettä esiteltiin laajalle toimijajoukolle joulukuussa järjestetyssä seminaarissa. Seminaariin osallistuneille annettiin mahdollisuus kommentoida kärkitoimenpiteiden sisältöä seminaarissa ja sen jälkeen. Kommentit on pyritty ottamaan huomioon joukkoliikenteen kehittämisohjelmassa, jonka sisältö ja kärkitoimenpiteet on esitetty seuraavissa luvuissa 5 ja 6 sekä liitteessä B. Kehittämisohjelmalle asetetut tavoitteet, nykyinen joukkoliikenteen rahoitustaso sekä saadut kommentit huomioiden kärkitoimenpiteille laskettiin kustannukset ja arvioitiin julkisen rahoituksen lisäystarve, joka on esitetty luvussa 8.

5 KEHITTÄMISOHJELMA

5.1 Yleistä

Työn keskeiset tulokset esitetään tämän luvun kohdissa 5.2–5.5. Tulosten pohjalta ehdotetut konkreettiset kärkitoimenpiteet luetellaan luvussa 6 ja kuvataan tarkemmin liitteen B Topten -toimenpidekortteissa.

Seuraavassa esitetään lyhyesti aihealueittain työpajoissa esiin nousseita haasteita ja ratkaisuja joukkoliikenteen ja sen toimintaympäristön kehittämisessä, kun tavoitteena on tarjota matkustajille parempaa ja houkuttelevampaa joukkoliikennepalvelua. Kunkin kohdan lopussa esitetään korostetusti valtion rooli kehittämis-toimien käynnistäjänä tai toteuttajana sekä viittaukset tarkemmin kuvattuihin toimenpiteisiin (ks. luku 5.6 ja liite B). Kärkitoimenpiteitä kuvaavissa liitteen B kortteissa on tarkemmin esitetty toteuttamisen vastuutahot ja rahoitustarve.

Joukkoliikenteen kehittämisohjelma muodostuu toimenpiteistä, jotka liittyvät joukkoliikenteen palvelutason parantamiseen, maankäytön ja joukkoliikenteen vuorovaikutukseen, joukkoliikenteen infraan ja kalustoon, matkustajainformaatioon sekä tiedotukseen ja markkinointiin. Lisäksi tarkastellaan kävelyn ja pyöräilyn edistämistä, koska myös näiden kulkutapojen käytön lisäämisellä on merkitystä liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisessä.

Kehittämistoimenpiteet suunnataan erikseen pieniin kaupunkeihin ja maaseudulle, suurille ja keskisuurille kaupunkiseuduille sekä kaukoliikenteeseen. Palvelukokonaisuuteen ja matkaketjuihin liittyen esitetään toimenpiteitä, joilla parannetaan joukkoliikennepalvelujen saavutettavuutta ja imagoa sekä matkustajainformaatiota ja kehitetään lippujärjestelmiä. Nämä kohdassa 5.5 esitetyt toimenpiteet ovat siten kiinteä osa myös kohtien 5.2–5.4 kehittämistoimia.

5.2 Peruspalvelutasoinen joukkoliikenne, pienet kaupunkiseudut ja maaseutu

Matkustajan näkökulmasta pienillä kaupunkiseuduilla ja maaseudulla on tunnistettu seuraavia joukkoliikenteen käyttöön liittyviä ongelmia:

- ♦ Palvelutarjonnan puute tai vähäisyys, erityisesti kuntien tai seutukuntien sisäisessä liikenteessä
- ♦ Merkittävä osa kuljetuspalveluista on kuntien koulu- ja sosiaalitoimen kuljetuksia, joihin useinkaan ei oteta tai ei mahdu mukaan muita matkustajia tai ainakaan muilla matkustajilla ei ole riittävää tietoa kuljetusten aikatauluista ja käyttömahdollisuuksista.
- ♦ Matkaketjut eivät ole sujuvia. Harvan liikenneverkon vuoksi jo pysäkillä pääsy on ongelmallista. Puutteita on myös jatkoyhteyksien toimivuudessa kaupungeissa ja pienten kaupunkien linjastoratkaisuissa.
- ♦ Joukkoliikenteen imago on huono. Monin paikoin kalusto on vanhaa, pysäkit hoitamattomia ja tietoa palveluista on vaikea saada. Maaseutuliikenteen maine on todellista palvelutasoa heikompi.
- ♦ Joukkoliikennepalvelujen ulkopuolelle jää yhä useampi.
- ♦ Maankäyttö ja asutus hajaantuu joukkoliikennereittien ulkopuolelle.
- ♦ Runkoliikenteen verkko harvenee ja koululaisia kuljettavat bussivuorot vähenevät.
- ♦ Vanhusten määrä kasvaa ja matkustajien liikkumiskyky heikkenee.

Haja-asutusalueilla asutus harvenee ja asukkaat ovat yhä iäkkäämpiä. Säännöllisiin vuoroihin perustuvaa reittiliikennettä on kysynnän vähetessä vaikeaa ylläpitää. Matkoja töihin, kouluun ja asioille on yhä vaikeampi hoitaa ilman henkilöautoa. Haja-asutusalueella pääosa arjen matkoista tehdään tulevaisuudessakin henkilöautolla. Erityisen haasteen muodostavat siksi haja-asutusalueiden autottomat taloudet. Samat ongelmat koskevat pieniä kaupunkiseutuja. Julkisen liikenteen kohtuullisen, asiointiyhteydet turvaavan palvelutason säilyttäminen väestöään menettävällä haja-asutusalueella on haasteellista.

Tavoitteena on kehittää peruspalvelutasoista joukkoliikennettä eli hinnaltaan kohtuullisten, tarvetta vastaavien henkilöliikennepalvelujen saatavuutta. Seudullisia työ- ja opiskelumatkoja palveleva peruspalvelutasoinen joukkoliikenteen palveluverkko pyritään säilyttämään ottaen huomioon väestörakenteen muutokset. Ver-

kon säilymistä edesautetaan ohjaamalla mahdollisuuksien mukaan kuntien maksamia koulu- ja muita kuljetuksia joukkoliikenteeseen.

Peruspalvelutasoista seudullisen joukkoliikenteen palveluverkkoa täydennetään kuntien sisäisellä kaikille avoimella kutsu- ja palveluliikenteellä, joka toimii runkoyhteyksien liityntäliikenteenä.

Haja-asutusalueilla toteutetaan kyytitakuu kysyntää vastaavasti eli taataan haja-asutusalueen asukkaille julkisen liikenteen yhteydet, joilla on mahdollista tehdä vähintään kaksi kertaa viikossa asiointimatka kuntakeskukseen tai muuhun taajamaan. Kyytitakuu järjestetään ensisijaisesti olemassa olevaa joukkoliikennettä hyödyntäen ja sitä kaikille avoimella kutsuliikenteellä ja palveluliikenteellä täydentäen. Tavoitteena on palveluiden järjestäminen mahdollisimman joustavasti ja taloudellisesti.

Julkisen liikenteen käyttöä maaseudun taajamissa ja haja-asutusalueilla edistetään riittävän tarjonnan turvaamisen lisäksi parantamalla liityntäpysäköintimahdollisuuksia, pysäkkien varustusta ja aikataulu-informaatiota sekä lisäämällä tarjottavan reitti- ja kutsuliikenteen markkinointia sekä tiedottamista.

Eri hallintokuntien kuljetustarpeita ja niistä syntyviä kustannuksia tarkastellaan alueellisena kokonaisuutena ja pyritään löytämään kaikkia asukkaita palvelevia ja nykyistä kustannustehokkaampia, kokonaisvaltaisia ratkaisuja.

Liikenne- ja viestintäministeriön roolina on vaikuttaa siihen, että seudullisia liikennekokonaisuuksia suunnitellaan ja järjestetään kustannustehokkaasti ottaen huomioon eri hallintokuntien järjestämät lakisääteiset kuljetustarpeet ja avoimen joukkoliikenteen kysyntä. Tähän päästään mm. kannustamalla joukkoliikenteen ja kuljetuspalveluiden suunnittelijoita näihin tavoitteisiin tähtäävään koulutukseen.

5.3 Kilpailutasoinen joukkoliikenne, suuret ja keskisuuret kaupunkiseudut

Suurimmat joukkoliikenteen käyttöön liittyvät ongelmat suurilla ja keskisuurilla kaupunkiseuduilla matkustajan näkökulmasta ovat:

- ♦ Palvelutarjonta ei vastaa matkustajan tarpeita varsinkaan muilla kuin keskustaan suuntautuvilla yhteyksillä ja hiljaisen ajan liikenteessä. Muut kulkutavat ovat reittien ja matka-aikojen suhteen joukkoliikennettä kilpailukykyisempiä.
- ♦ Nykyisillä lipputuotteilla ja hinnoilla on vaikeaa vastata potentiaalisten matkustajien tarpeisiin (esim. satunnaiset matkat ja perheiden liikkuminen). Kerta- ja sarjaliput ovat kalliita erityisesti seudullisilla matkoilla. Lippujen yhteensopivuus esim. juna- ja bussiliikenteessä tai paikallis- ja seutuliikenteessä on toteuttamatta.
- ♦ Matkaketjut eivät ole sujuvia. Erityisesti pääkaupunkiseudun ulkopuolella vaihdot ovat hankalia ja niistä peritään eri hinta.
- ♦ Informaation yhtenäisyydessä ja reaaliaikaisuudessa on puutteita. Informaatio on hajallaan monessa eri lähteessä. Bussiliikenteen imago on huono ja palvelukokonaisuuden laatu on epätasaista.
- ♦ Liityntäpysäköintipaikkoja ei ole riittävästi ja etenkin pyöräpysäköinnin laatutaso on huono.

Suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen merkitys energia- ja ilmastostrategian liikenteelle asetettujen tavoitteiden saavuttamisessa on keskeinen, koska noin 70 % joukkoliikenteen matkoista tehdään näiden kaupunkien paikallisliikenteessä. Myös väestöstä noin 70 % asuu näillä alueilla.

Joukkoliikenteen käytön lisäämiseen tähtäävien toimenpiteiden kohdistaminen näille alueille tuottaa vaikuttavuudeltaan parhaan tuloksen. Näillä seuduilla myös haasteet ovat kovimmat. Yhdyskuntarakenteen hajaantuminen levittää toimintoja yhä laajentuvalla alueella, jolloin joukkoliikenteen palvelujen järjestäminen kilpailukykyisesti henkilöautoliikenteeseen nähden on haastavampaa kuin keskusta-kaupungin sisällä keskustaan suuntautuvilla säteittäis- tai heilurilinjalla. Erityisesti poikittaisliikenteen yhteyksissä ja matkaketjuissa on kehittämistä niin palvelutarjonnan kuin matkaketjujen laadun sekä lippu- ja infojärjestelmien suhteen. Bussiliikenteen nopeuttaminen nauhamaisella reittikatuverkolla, bussikaista- ja liikennevaloetusjärjestelyillä sekä vaihtoyhteyksien sujuvoittaminen niin pysäköintijärjestelyillä kuin aikataulusuunnittelullakin parantaa joukkoliikenteen kilpailukykyä.

Liityntäpysäköinnin järjestämisellä sekä kävelyn ja pyöräilyn edistämällä kaupunkikeskustoissa sekä asuin- ja työpaikka-alueilla voidaan parantaa joukkoliikennepalvelujen saatavuutta ja lisätä näin joukkoliikenteen käyttöä. Liityntäpysäköintiä pitää edistää etenkin alueilla, joilla ei ole riittävästi väestöä kannattavan syöttöliikenteen järjestämiseksi.

Perusta kilpailukykyiselle joukkoliikenteelle luodaan kaavoituksessa, jossa tavoitteeksi on otettava toimintojen sijoittaminen hyvien joukkoliikenne-yhteyksien vaikutuspiiriin. Tiivis yhdyskuntarakenne mahdollistaa pitkällä tähtäimellä myös raideliikenteen kehittämisen ja sen myötä liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisen entistä tehokkaammin. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen ja erityisesti näiden kulkutapojen ja joukkoliikenteen liityntäkohtien parantaminen helpottaa autotonta liikkumista.

Valtion rooli on olla aktiivisesti mukana suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen liikennejärjestelmätyössä, maankäytön suunnittelussa ja joukkoliikenteen kehittämisessä. Liikenne- ja viestintäministeriö ja Ratahallintokeskus osallistuvat aktiivisesti ja määrätietoisesti kaupunkiseutujen raideliikenteen kehittämisprojekteihin. Varaudutaan myös muihin raideratkaisuihin.

5.4 Kaukoliikenne

Suurimmat joukkoliikenteen käyttöön liittyvät ongelmat kaukoliikenteessä ovat:

- ◆ Matkaketjujen sujumattomuus ja katkeaminen
- ◆ Matkaketjun hitaus verrattuna henkilöautoon
- ◆ Matkaketjun heikko hintakilpailukyky, esim. perheiden matkoilla tai vaihtomatkoilla eri liikenteenharjoittajien liikenteen välillä
- ◆ Palvelun laatu, luotettavuus ja imago
- ◆ Informaation ja vertailutiedon hankkimisen vaikeus

Kaukoliikenteessä tärkeimpiä palvelutasotekijöitä ovat yhteyden olemassaolon lisäksi matka-aika ja erityisesti saapumis- ja lähtöaikojen täsmällisyys sekä aikataulujen luotettavuus. Myös yhteyksien hinta, matkustusmukavuus, vaihdottomuus, hyvätasoiset ja esteettömät pysäkit ja terminaalitoiminnat ovat tärkeitä kaukoliikenteen matkoilla, joilla usein on mukana myös matkatavaraa ja matkaseuraa.

Kaukoliikenteessä lippujen hinnoittelu, lippujen oston helppous sekä informaation saatavuus vaikuttavat kulkutavan valintaan. Informaation parantamisessa tulee lisätä yhteistyötä matkailualan yrittäjien ja joukkoliikenteen palvelujen tarjoajien kesken. Joukkoliikenteen valtakunnallinen brändäys ja kaukoliikenteen yhteyksi-

en markkinointi erityisesti eri liikennemuotoja sisältävillä matkaketjuilla on suhteellisen edullinen keino parantaa joukkoliikenteen imagoa.

Tavoitteena on parantaa kaukoliikenteen saavutettavuutta kevytliikenteellä, saatoliikenteellä, paikallisliikenteellä sekä liityntäpysäköinnillä. Kaukoliikenteen solmukohtien asemien ja terminaalien tulee olla korkeatasoisia ja helposti löydettävissä. Toteuttamalla laadukas liityntäpysäkkien verkko joukkoliikenteen kannalta tärkeimmille pääteiden yhteysväleille parannetaan myös kaukoliikenteen imagoa.

Pitkämatkaisen joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantamisessa liikenne- ja viestintäministeriön rooli on koordinoita kaukoliikenteen käyttöä helpottavia eri toimijoiden vastuulla olevia kehittämistoimia.

5.5 Palvelukokonaisuus

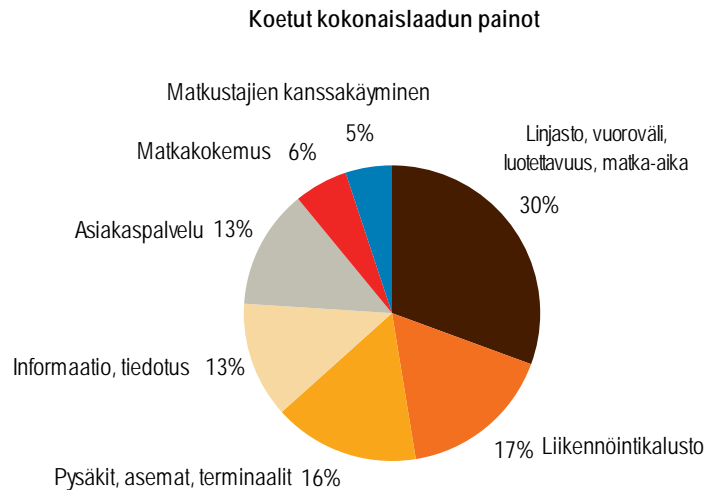
Suurimmat joukkoliikenteen palvelukokonaisuuteen liittyvät ongelmat ovat matkustajan näkökulmasta:

- ◆ Arjen matkojen ketjuttaminen vaatii usein henkilöautoa (lasten ja tavaroiden kuljetukset, päiväkotia, kauppa, työ)
- ◆ Kulkumuotojen yhteiskäyttö on vaikeaa (juna-bussiyhteistyö, yhteinen lippujärjestelmä, pyörien kuljetus ja pysäköinti)
- ◆ Vaihdot ovat hankalia (pysäkit, aikataulujen yhteensopivuus, luotettavuus ja täsmällisyys, fyysiset esteet)
- ◆ Liityntäpysäköinnin järjestämisessä on puutteita
- ◆ Koko matkakettua koskeva informaatio (aikataulut ja lippujen hinnat) on hajallaan eri lähteissä ja ajantasaisen informaatiota ei ole saatavissa matkan aikana.
- ◆ Kokonaispalvelun laatu määräytyy huonoimman osatekijän mukaan, matkaketjussa on usein paljon pieniä heikkouksia.
- ◆ Joukkoliikenteen uutisointi on kielteissävytteistä (esim. junat seisovat, ratikka kolaroi), myönteiset uutiset eivät useinkaan ylitä uutiskynnystä

5.5.1 Palvelun laatu

Joukkoliikenteen kilpailukyvyn kannalta on ratkaisevaa, että matkustaja voi hahmottaa joukkoliikennejärjestelmän yhtenäisenä palvelukokonaisuutena. Yhteiskäyttöiset lippujärjestelmät, keskitetty infoportaali sekä toimivat matkaketjut ja laadukkaat liikenteen solmupisteet varmistavat matkaketjujen onnistumisen.

Matkustajanäkökulmasta tarkasteltuna joukkoliikenteen koettu kokonaislaatu rakentuu yksittäisistä matkakokemuksista, jotka ovat arvioitavissa joko objektiivisesti (todellinen matka-aika, todellinen matkan hinta, mahdolliset onnettomuudet jne.) tai subjektiivisesti (esim. koettu turvallisuuden tai sujuvuuden tunne). Kuvas-
 ssa 4 on esitetty matkustajien kokemat kokonaislaadun painoarvot laatuteemoit-
 tain JOKOLA-kyselyn tulosten perusteella (LVM 66C/2007).



Kuva 5. Matkustajien kokemat kokonaislaadun painotukset. (lähde LVM 66C/2007, JOKOLA-raportti)

Joukkoliikenteen käyttäjän matkustuskokemuksen tulee olla kokonaisvaltaisesti laadukas. Matkustajan tulee voida tuntea saavansa vähintään odotuksia vastaavaa palvelua ja hänen tulee voida luottaa tuotteen tasaiseen laatuun. Tarjontaan liittyvien tekijöiden (mm. vuoroväli, ajoaika, reitin sopivuus) lisäksi palvelukokonaisuudessa merkittäviksi tekijöiksi nousevat myös ajantasainen tieto reiteistä ja aikatauluista, lippujen hinnoista ja ostopaikoista sekä matkustajan kokemukset joukkoliikenteen käytön mukavuudesta, turvallisuudesta, siisteydestä ja palvelun ystävällisyydestä. Näihin imagotekijöihin on vaikutettava myös markkinoinnin keinoin. Tätä varten tarvitaan tietoa siitä, minkälaista joukkoliikennepalvelua käyttäjät mieluiten kokisivat. Lisäksi tarvitaan mainonnan ammattilaisia toteuttamaan joukkoliikenteelle kaikki asiakkaat tavoittava myönteinen imago.(LVM 61/2008.)

Liikenne- ja viestintäministeriön roolina on edistää liikenteen tilan seurantaa ja joukkoliikenteen osalta asiakastytyvääisyyden ja laadun seurantaa. Myös matkustajien kuluttajasuojan varmistaminen on valtion tehtävänä.

5.5.2 Matkaketjut

Joukkoliikenteen matkaketjuun liittyy aina kävelyosuus matkan lähtö- ja määräpäässä. Joukkoliikenteen houkuttelevuutta lisätään, kun myös näiden kulkutapojen liityntäkohtien toimivuudesta ja laadusta huolehditaan. Kaupunkiseuduilla etenkin keskusta-alueilla jalankulkualueiden ja pyöräteiden laajentaminen ja esteettömyyden parantaminen tukevat myös joukkoliikenteellä matkustamista. Jos julkisten ja muiden palvelujen läheisyydessä jalankulku- ja pyöräily-ympäristö on viihtyisää, palveluihin on helpompi tulla kevyt- tai joukkoliikenteellä. Liityntäpysäköinnin järjestäminen henkilöautoille ja polkupyörille keskustojen ulkopuolella vastaamaan potentiaalista kysyntää lisää joukkoliikenteen käyttöä ja vähentää henkilöautosuoritetta ja ruuhkia. Suurimpien kaupunkiseutujen ja kaukoliikenteen matkoilla palvelukokonaisuuteen kuuluu usein vaihto liikennevälineestä toiseen. Vaihtojen helpottamiseksi vaihtopaikat ja –pysäkit suunnitellaan sujuviksi, esteettömiksi ja laadukkaiksi. Tärkeimmillä vaihtoyhteyksillä aikataulut on sovittava yhteen, vaikka vaihto tapahtuisikin eri liikenteenharjoittajien liikennöimien linjojen välillä. Yhteensopivat lippujärjestelmät ovat avainasemassa, kun matkaketjuun sisältyy vaihto.

Markkinoinnissa, joukkoliikennepalveluiden tuottamisessa sekä matkaketjun liityntäosissa tärkeitä asioita ovat erilaisten matkustajaryhmien tarpeiden huomioinnottaminen. Esteettömyysperiaatteen mukaan rakennetun ympäristön, tuotteiden ja palvelujen tulee tukea iäkkäiden ja muiden toimimisesteisten henkilöiden itsenäistä ja yhdenvertaista suoriutumista. Julkisessa liikenteessä kaikkien matkaketjun osien (esim. matkustajainformaatio, kulku pysäkillä, pysäkit, palvelu ja kalusto) on oltava esteettömiä.

Liikenne- ja viestintäministeriö osallistuu matkaketjujen esteettömyyden kehittämiseen, matkaketjujen toimivuutta ja saavutettavuutta parantavien pysäkki- ja vaihtoalueiden suunnittelumenetelmien kehittämiseen, valtakunnallisten joukkoliikenteen sähköisten informaatiopalvelujen kehittämiseen sekä matkaketjujen markkinoinnin suunnitteluun ja toteuttamisen käynnistämiseen.

Liityntäpysäköinnin kehittämisessä ongelmana on epäselvä vastuunjako ja rahoitus. Liikenne- ja viestintäministeriön roolina on edesauttaa valtakunnallisen toimintamallin luomista siten, että periaatteet liityntäpysäköinnin järjestämisessä määritellään kaikkia osapuolia tyydyttävällä tavalla. Ensivaiheessa liikenne- ja viestintäministeriö käynnistää neuvottelut Ratahallintokeskuksen ja Helsingin seudun kuntien kanssa tavoitteena lisätä liityntäpysäköintipaikkoja, mukaan lukien pyöräpysäköinti. Yhteistyötä tulee tehdä lähiliikenteen kuntien lisäksi myös linja-autoliikenteen liityntäpysäköinnin kehittämisessä, jolloin tärkeinä osapuolina ovat Uudenmaan tiepiiri ja kunnat.

5.5.3 Tiedotus ja markkinointi

Joukkoliikenteen viestinnälle asetetaan kaksi eri tavoitetta:

1. Parempi tiedottaminen nykyisistä palveluista eri matkustajaryhmille kullekin ryhmälle parhaiten sopivalla tavalla.

Joukkoliikenteen käytön lisääminen on helpointa aloittaa nykyisten palvelujen tiedottamisen parantamisesta. Tavoitteeksi tulee ottaa, että yksikään matka ei jää tekemättä siitä syystä, että matkustaja ei saa riittävästi tietoa aikatauluista, reiteistä ja lippujen hinnoista ja ostopaikoista. Tiedotuksen parantaminen on erityisesti liikenteenharjoittajien tehtävä, mutta kaupunkiseuduilla tarvitaan myös liikenteenjärjestäjän tai joukkoliikenteen rahoitukseen osallistuvien kuntien ja valtion panostusta.

Matkustaja tarvitsee tietoa matkan suunnitteluun mutta myös matkan aikana pysäkeillä, vaihtopaikoilla ja kulkuvälineissä. Tiedon ajantasaisen tarjoamisen tulee olla tavoitteena, mutta aikataulun mukainen tieto on välttämättömyys. Yhteinen infoportaali on tehokas tapa tavoittaa eri käyttäjäryhmiä, varsinkin jos palveluun voi kukin käyttäjä laatia oman profiilinsa ja käyttää halutessaan infoportaalina mobiilipalveluna. Matka.fi -sivustoa tulee kehittää niin, että sieltä ovat saatavissa seuraavat tiedot:

- reitti- ja aikataulutieto kaikista joukkoliikennemuodoista (bussit, juna, lautat, lentoliikenne)
- linkit toimijoiden sivuille hintatietojen vertailua ja lipun ostoa varten
- kutsujoukkoliikenteen ja taksien yhteystiedot
- häiriötiedotteet ja poikkeusinfo sekä ajantasainen aikataulutieto, mikäli sitä on saatavissa
- matkailuun liittyvä info/linkit ja liiketoimintamalliin liittyvä muu tieto
- tiedot kunkin matkan ja sen osan esteettömyydestä.

Matkan aikana jaettavaa tietoa tulee parantaa erityisesti vaihtopaikoilla, terminaleissa ja liityntäpysäköintialueilla. Matkustajille tulee tarjota tietoa eri tiedonvälityskanavien kautta selkeässä ja helposti ymmärrettävässä muodossa. Mobiilipalvelut ovat internetin ohella tulevaisuudessa lisääntyvä tiedonvälityskanava, joka tavoittaa parhaiten matkustajan matkan aikana. Uusien informaatiopalvelujen kehittämisessä ongelmana on eri toimijoiden hallussa olevan tiedon saaminen uusien palveluntuottajien käyttöön. Aikataulutieto on tarjottava matkustajille maksutta, mutta eri järjestelmien rajapinnat eivät ole avoimia tai niiden avaaminen muille toimijoille maksaa ja estää uusien palvelujen tulon markkinoille. Valtakunnallinen

reitti- ja aikataulurekisteri (VALLU) tulee luoda tietopohjaksi, jossa avoimet rajapinnat mahdollistavat erilaisten infopalvelujen tuottamisen matkustajien erilaisiin tietotarpeisiin.

Valtion rooli on varmistaa, että kaikki joukkoliikenteen pysäkki- ja aikataulutieto tallennetaan ajantasaisesti ja luotettavasti tietokantaan, josta tiedot ovat saatavissa matkustajien käyttöön yhdestä tai muutamasta lähteestä (bussit, junat ja YTV-alue erikseen) tiedotuspalveluja tarjoavien toimijoiden välityksellä. Liikenne- ja viestintäministeriö vaikuttaa ja osallistuu valtakunnallisen infoportaalin kehittämiseen siten, että matkustajan on mahdollista saada matkustamiseen liittyvä tieto samasta internetpalvelusta.

2. Imagon parantaminen markkinoinnin keinoin

Joukkoliikenteessä tarvitaan tietoista markkinoinnin kohderyhmän laajentamista ja merkittävää markkinoinnin määrän kasvattamista. Auton omistavien, hyvätuoloistenkin liikkujien tulee nähdä joukkoliikenne houkuttelevana kulkumuotona. Matkaketjujen markkinointiin luodaan konsepti, jonka avulla joukkoliikenteen kokonaispalvelua voidaan markkinoida eri liikkujaryhmille, eri matkatyypeille tai eri alueille.

Ihmisten liikkumistottumukset ovat yleensä muokkautuneet säännöllisiksi ja niiden muuttaminen on hankalaa. Oikea aika liikkumisen ohjaukseen liittyvään markkinointiin ja tiedottamiseen on asunnon tai työ- ja opiskelupaikan vaihdon yhteydessä, jolloin kulkutavan valintaan kiinnitetään enemmän huomiota. Uusille asukkaille ja työntekijöille on tärkeää tiedottaa asuin- ja työpaikka-alueiden joukkoliikennepalveluista esim. räätälöitynä suoramarkkinointina. Tässä tarvitaan kunnan, työnantajien sekä liikenteenharjoittajien yhteistyötä.

Joukkoliikenteen markkinoinnin tulee olla jatkuvaa ja sen tehtävänä on tiedottamisen lisäksi luoda joukkoliikenteestä mielikuva houkuttelevana matkustusvaihtoehtona. Joukkoliikenteen markkinointia on tehtävä suoraan potentiaalisille matkustajille kohdennettuna, mutta myös yhteistyökumppaneille, joiden tarjoamat palvelut on saavutettavissa joukkoliikenteellä. Markkinointi on pääosin liikenteenharjoittajien tehtävä, mutta joukkoliikenteen kokonaisjärjestelmästä ja matkaketjujen markkinoinnista julkisen tahon on otettava kehittämisvastuu ja huolehdittava riittävien resurssien varaamisesta, jotta markkinointi on jatkuvaa.

Liikenne- ja viestintäministeriön rooli on olla koordinoijana ja aktivoivana osapuolena, kun joukkoliikenteen palvelukokonaisuuden markkinointikonseptia suunnitellaan ja pilotoidaan käytännössä yhdessä joukkoliikennepalvelujen tarjoajien ja liikenteestä vastaavien viranomaisten kanssa.

5.5.4 Lippu- ja infojärjestelmät

Kaupunkiseuduilla lippujärjestelmiä kehitetään siten, että yhtenäinen lippujärjestelmä tai yhteensopivat liput kattavat koko matkaketjun ja matka on tehtävissä yhdellä lipulla. Lippu voi sisältää useita lipputuotteita, mutta matkustajan on voitava ostaa yhdelle matkalle (tai myös meno-paluu) lippu samasta myyntipisteestä (tai internetistä) niin, että se kelpaa koko matkaketjulla. Tämä otetaan tavoitteeksi, kun eri toimijoiden lippujärjestelmiä uudistetaan.

Sähköiset lippujärjestelmät edellyttävät liikennevälineiden varustamista matkalipun lukijalaitteilla ja kuljettajalaitteilla. Pääkaupunkiseudulla on päädytty samassa yhteydessä varustamaan kalusto myös paikannuslaitteilla, mikä mahdollistaa mm. ajantasaisen matkustajainformaation tuottamisen sekä liikennevaloetuuksien toteuttamisen. Tämä tulee ottaa tavoitteeksi myös muilla suurimmilla kaupunkiseuduilla. Kun ajantasaisen matkustajainformaation tuottaminen tulee mahdolliseksi, sen tieto tulee liittää myös edellisessä luvussa kuvattuun keskitettyyn infoportaaliin.

Liikenne- ja viestintäministeriö vaikuttaa siihen, että eri toimijat ottavat huomioon lippujärjestelmien yhteensopivuuden uudistaessaan omia järjestelmiään. Valtio voi osallistua lippu- ja informaatiojärjestelmien yhteensopivuuden vaatimien ohjelmistomuutosten kustannuksiin ja järjestelmien kehittämiseen, muttei laite- tai muihin investointeihin.

6 Kärkitoimenpiteet

Joukkoliikenteen kehittämisohjelmaan liittyvien työpajojen tulosten perusteella toimenpiteistä on koottu kärkitoimenpiteet eli TopTen-lista. Kärkitoimenpiteet on esitetty toimenpidekortteina liitteessä B. Korteissa on kuvattu toimenpiteiden sisältö, vaikutukset ja rahoitustarve sekä kehittämisspolku vastuutahoineen vuoteen 2015 asti. Korteissa vastuutahoina on käytetty nykyisten organisaatioiden nimiä, koska valmistelussa olevien väyläviraston ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristöviiranomaisten nimistä ja tehtävistä ei ole päätöksiä raporttia kirjoitettaessa.

Kärkitoimenpiteiksi valikoitiin toimenpiteet, joiden vaikuttavuus matkustajapalveluun ja joukkoliikenteen kilpailukykyyn on merkittävä ja jotka ovat toteutettavissa mahdollisimman pian. Useimpien toimenpiteiden toteuttaminen vaatii liikenne- ja viestintäministeriön aloitetta ja rahallista panosta ja erityisesti koordinointia eri toimijoiden kesken. Kärkitoimenpiteet käsittelevät seuraavia kokonaisuuksia:

1. Pysyvää kilpailukykyä kaupunkiliikenteeseen

Suurten kaupunkiseutujen alueella liikkuville matkustajille tarjotaan parempaa palvelutasoa, esteettömät liikkumismahdollisuudet, edulliset joukkoliikenteen liput ja ajantasaista, kaikki käyttäjäryhmät tavoittavaa tiedotusta joukkoliikennepalveluista. Joukkoliikenteen kilpailukykyä henkilöautoliikenteeseen nähden parannetaan suurilla kaupunkiseuduilla. Helsingin, Tampereen, Turun ja Oulun seuduilla toteutetaan liikenne- ja viestintäministeriön kanssa yhteistyössä laadittujen kehittämisohjelmien toimenpiteet.

2. Palvelutasoa kaupunkiseutujen liikenteeseen

Suurten kaupunkiseutujen lisäksi myös erityisesti Lahden, Kuopion ja Jyväskylän seuduilla joukkoliikenteen palvelutasoa parannetaan, jotta liikkuminen ilman henkilöautoa helpottuisi. Keskisuuret kaupunkiseudut määrittelevät joukkoliikenteen käytölle ja palvelutasolle täsmälliset koko kaupunkiseutua koskevat tavoitteet. Tavoitteiden saavuttamiseksi liikenne- ja viestintäministeriön käynnistämässä KETJU-projektissa laaditaan jokaiselle kaupunkiseudulle kehittämisohjelma. Suurimmilla kaupunkiseuduilla pyritään kehittämisohjelman pohjalta solmimaan kaupunkiseutujen, liikenne- ja viestintäministeriön sekä alueen muiden joukkoliikenteen toimijoiden välinen aiesopimus.

3. Maaseudulle joukkoliikenteen peruspalvelut

Pienillä kaupunkiseuduilla ja maaseudulla asuville turvataan peruspalvelutasoiset joukkoliikenteen palvelut. Toteutetaan tarvelähtöinen kyytitakuu avoimena joukkoliikenteenä niille, joilla ei ole käytössään muita joukkoliikenne- ja kuljetuspalveluja.

4. Yhteensopivat matkakortit

Toteutetaan valtakunnallinen yhteensopiva joukkoliikenteen eLippu, joka mahdollistaa sopimusperusteisesti saman matkakortin käytön kauko- ja paikallisliikenteen kulkuvälineissä koko matkaketjulla. Sama matkakortti kelpaa kaikilla matkoilla ja kaikissa liikennevälineissä ja siihen voi ostaa lipputuotteita eri toimijoiden lipunmyyntipisteistä.

5. Matkustajan tietopalvelu

Yhdistetään kaikki julkinen liikenne (myös kutsuliikenne, lentoliikenne ja mahdollisesti taksit) samaan internetistä löytyvään infopalveluun, josta matkustaja saa tarvitsemansa tiedot matkaketjun hallintaan ja suunnitteluun. Samasta palvelusta voi varata ja ostaa lipun koko matkalle. Myös auton vuokraus on mahdollista jollekin matkaketjun osalle.

6. Sujuvaa ja täsmällistä joukkoliikennepalvelua

Matkustajille tarjotaan täsmällistä ja nopeaa palvelua. Joukkoliikenteen kilpailukykyä parannetaan nopeuttamalla bussiliikennettä keskustan sisään-tuloväylillä, sujuvoittamalla vaihtoja sekä henkilöautoliikenteen hinnoittelulla pysäköinti- ja mahdollisten ruuhkamaksujen keinoin. Nopeuttamistoimenpiteinä toteutetaan liikennevaloetudet, bussikaistat, ajantasainen informaatio matkustajille ja kuljettajien ajo-opasteet täsmällisen liikennöinnin takaamiseksi.

7. Helposti kaukoliikenteeseen

Matkustajille tarjotaan paremmat pysäkkijärjestelyt ja liityntämahdollisuudet kaukoliikenteen verkkoon. Kaukoliikenteen yhteysvälit kaikilla valta- ja kantateillä sekä rataverkolla selvitetään tavoitteena rakentaa tärkeimmille kaukoliikenteen pääreiteille ja asemille riittävät liityntäpysäköintipaikat sekä sujuvat saatto- ja noutojärjestelyt. Liityntäliikenne henkilöauto-, kevyt- ja julkisella liikenteellä sekä saattoliikenne henkilöautolla pysäkeille ja asemille parantavat kaukoliikenteen saavutettavuutta. Lisäksi tarjottavat oheispalvelut parantavat matkustaja-palveluja ja kaukoliikenteen houkuttelevuutta.

8. Joukkoliikennevyöhykkeet kaavoitukseen

Määritellään maakunta- ja yleiskaavoituksen yhteydessä selkeät vyöhykkeet, joissa joukkoliikenne on priorisoitu ja joissa on kaupunkiseudulla kilpailukyysisin palvelu joukko- ja kevyessä liikenteessä. Vyöhykkeen alueella tarjotaan merkittävästi parempaa joukkoliikenteen palvelutasoa kuin muualla. Palvelutaso määritellään selkeästi vuoroväleinä ja tavoitteet asetetaan esimerkiksi joukkoliikenteen kulkutapaosuutena (%) määrättyjen suuntien matkoista.

9. Joukkoliikenteen markkinointi

Luodaan markkinointikonsepti joukkoliikenteen matkaketjujen markkinointiin sekä pilotoidaan konsepti esimerkiksi pääkaupunkiseudulla. Markkinointikonseptin avulla voidaan tiedottaa ja markkinoida joukkoliikennejärjestelmän yksittäisiä kohteita (kuten runko- ja paikallisliikenteen yhteen toimivuutta) tai tietyn alueen palveluja kokonaisuudessaan. Konseptia voidaan hyödyntää esimerkiksi silloin, kun kunta haluaa markkinoida joukkoliikennettä asukkailleen.

10. Liikkeelle pyöräillen, kävellen ja joukkoliikenteellä

Kaupunkikeskustoihin lisätään pyöräily- ja kävelyreittejä sekä jalankulkualueita joukkoliikenteen saavutettavuuden parantamiseksi. Joukkoliikenteen terminaalien, vaihto- ja liityntäpaikkojen sekä pysäkkien kävely- ja pyöräilyolosuhteita ja polkupyörien pysäköintiä parannetaan matkaketjujen sujuvuuden ja esteettömyyden lisäämiseksi.

7 Vaikutukset

Matkustajat saavat nykyistä parempaa joukkoliikennepalvelua kaupunki- ja kaukoliikenteessä joukkoliikenteen kehittämisohjelman toimenpiteiden vaikutuksesta. Matkustajan kokema kokonaispalvelun laatu paranee ja joukkoliikenteen käyttö helpottuu, kun palveluja parannetaan vastaamaan nykyistä paremmin matkustajien tarpeita. Maaseudulla ja pienillä kaupunkiseuduilla autottomille tarjotaan riittävät joukkoliikennepalvelut arjen liikkumistarpeisiin. Palvelutason parantuminen kohdistuu erityisesti matkaketjujen toimivuuteen kaupunkiseutujen sisällä, kauko- ja paikallisliikenteen sekä eri liikennemuotojen välillä.

Kehittämisohjelman toimenpiteet edistävät liikkumisen sosiaalista tasa-arvoa sekä joukkoliikenteen kysyntää niin kaupunkiseuduilla kuin pitkämatkaisessa liikenteessä. Asukkaiden tietoisuus joukkoliikennepalveluista ja niiden käyttömahdollisuuksista paranee, kun tiedotusta ja markkinointia lisätään ja parannetaan. Kaa-voituksen ja joukkoliikenteen kehittämisen tehokkaammalla vuorovaikutuksella saavutetaan parempaa palvelua joukkoliikennevyöhykkeiden vaikutuspiirissä liikkuville ja toisaalta taataan riittävä kysyntäpohja joukkoliikenteen kehittämiseksi.

Matkustajat saavat aikasäästöjä joukkoliikenteen nopeutuessa ja sen täsmällisyyden parantuessa. Samalla liikennöintiä voidaan tehostaa ja tarjota samaa palvelua alhaisemmilla kustannuksilla tai saada kustannussäästöjä liikenteen tuotannossa.

Joukkoliikenteen kilpailukyky henkilöautoliikenteeseen nähden vahvistuu kaikkien toimenpiteiden yhteisvaikutuksesta ja sen johdosta henkilöautoliikenteen suori-te pienenee ja edelleen liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät. Liityntä-pysäköinnin lisäämisellä, vaihtopaikkojen ja pysäkkiympäristöjen kehittämällä parannetaan myös näiden alueiden muiden palvelujen kysyntää.

Joukkoliikenteen kehittämistoimilla parannetaan toimialan toimintaedellytyksiä ja liikennöinnin tehokkuutta. Joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantamiseen kohdistuvilla toimenpiteillä matkustajamäärät kasvavat, mikä lisää lipputulota. Lisäksi tarjotaan mahdollisuuksia uusille palvelukonsepteille esimerkiksi informaatiopalvelujen tuottamisessa. Valtion ja kuntien joukkoliikenteen rahoitustarve kasvaa, mutta vastaavasti lakisääteisten kuljetusten kustannusten kasvu hidastuu.

Toimenpiteiden yhteisvaikutukseksi on arvioitu, että joukkoliikenteen matkustajamäärät kasvavat yhteensä noin 16-21 miljoonalla lisämatkalla vuodessa. Vastaavasti joukkoliikenteen lipputulot kasvavat useita kymmeniä miljoonia euroja vuodessa. Matkustajien aikasäästöjen rahallinen arvo on useita miljoonia euroja vuodessa. Toimenpiteiden yhteiskuntataloudellisia vaikutuksia ei ole tarkemmin laskettu, mutta matkojen siirtyminen henkilöautoliikenteestä joukkoliikennematkaksi vähentää myös liikenteen ulkoisia kustannuksia kuten onnettomuus- ja päästökustannuksia.

8 Rahoitus

Joukkoliikenteen rahoitus koostuu lipputuloista ja valtion ja kuntien maksamista tuista. Joukkoliikenteen julkinen rahoitus oli vuonna 2007 noin 451 miljoonaa euroa, josta valtion osuus oli noin 113 miljoonaa euroa. Rahoituksen jakautuminen vuonna 2007 käy ilmi taulukosta 1. Taulukossa 2 puolestaan esitetään joukkoliikenteen tukeminen ja ostopalvelut valtion vuoden 2009 talousarviossa.

Taulukko 1. Joukkoliikenteen suoritteet ja julkinen rahoitus vuonna 2007 (Lähde: Julkisen liikenteen suoritetilasto).

	Suoritteet 2007 (miljoonaa)			Ostot ja lippu-tuki (M€)		Julkinen rahoitus ja sen jakautuminen		
	Ajon. km	Matkaa	Hlö-km	Valtio	Kunnat	€/matka	snt/hlökm	Osuus
Kaukoliikenne	253,9	23,0	4 964,1	30,1	0,0	1,7	0,8	8 %
Rautatie	159,6	12,9	2 951,0	30,1		2,6	1,1	7 %
Linja-auto	71,6	7,4	675,5			0,6	0,7	1 %
Lento	22,7	2,7	1 337,6			0,2	0,0	0 %
Suuret kaupunki-seudut	133,3	350,7	2 255,3	0,9	122,1	0,4	6,0	30 %
Rautatie	9,9	42,3	443,7		13,5	0,4	3,4	3 %
Raitiovaunu, met-ro, SL	18,8	110,4	524,2		5,0	0,1	1,7	2 %
Linja-auto	104,6	198,0	1 287,4	0,9	103,6	0,6	8,7	25 %
Muut kaupunki-seudut	66,5	55,7	401,4	12,2	31,5	1,0	14,2	13 %
Linja-auto	66,5	55,7	401,4	12,2	31,5	1,0	14,2	13 %
Muut alueet	249,2	70,2	1 791,7	35,4	30,3	3,1	12,3	49 %
Rautatie	13,0	11,5	425,0	9,2		1,1	3,1	3 %
Linja-auto	111,7	45,3	1 060,8	24,9	30,3	3,2	13,7	32 %
Taksi	124,4	13,4	305,9	1,3		4,6	20,3	14 %
YHTEENSÄ	702,9	499,6	9 412,5	78,6	183,9	0,9	4,8	100 %

Taulukko 2. Joukkoliikenteen tukeminen ja ostopalvelut valtion talousarviosityksen 2009 mukaan.

NYKYISET RAHOITUSKOHEET	NYKYRAHOITUS		
	2007	2008	2009
Junien kaukoliikenteen osto	29,8	31,4	31,4
Junien lähiliikenteen palvelujen ostot	9,2	10,9	10,9
Kemijärven yöjunaliikenteen osto	0,3	1,2	1,2
Lentoliikenteen palvelujen osto		1,0	1,0
Alueellisen liikenteen palvelujen osto ja paikallisen liikenteen valtionavustus	26,4	27,4	28,4
Kaupunki- ja seutulippujen valtionavustus	11,2	13,7	12,7
Kehittäm-, suunnittelu- ja tutkimushankkeet	4,0	3,3	3,3
Matkojen yhdistely	0,6	0,5	0,5
Merenkurkun liikenne	0,5	0,3	0,3
Suurten kaupunkien joukkoliikennetuki			5
YHTEENSÄ	82,0	89,6	94,6

Joukkoliikenteen rahoituksen lisäksi valtio ja kunnat rahoittavat suurelta osin joukkoliikenteen käyttämän infrastruktuurin kehittämisen ja kunnossapidon. Valtion rahoitus joukkoliikenteen infrastruktuuriin tulee pääosin perustienpidon ja perusradanpidon määrärahoista sekä tie- ja ratainvestoinneista.

Joukkoliikenteen kehittämisohjelmassa esitettyjen toimien kustannukset kohdistuvat osin joukkoliikenteen tukemiseen ja ostopalveluihin sekä osin investointeihin. Arviot kehittämisohjelman kärkitoimenpiteiden kustannuksista ja julkisen rahoituksen osuuksista esitetään taulukossa 3.

Taulukko 3. Kehittämisohjelman kärkitoimenpiteiden julkisen rahoituksen kustannusarviot.

	Arvio kustannuksista ja rahoitustarpeesta (per vuosi)		
	Kokonaiskustannus	Julkinen rahoitus	Valtion rahoitus
Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä			
• Palvelun kehittäminen ja ylläpito	> 1 M€	0,1 M€	0,1 M€
Maaseudun joukkoliikenteen peruspalvelutaso			
• Selvitystyö	0,1 M€	0,1 M€	0,1 M€
• Alueellinen runkoliikenne	6–7 M€	4–5 M€*	4–5 M€*
• Paikallinen kyytitakuu	4–5 M€	3–4 M€*	1–2 M€*
Keskisuuret kaupungit			
• Palvelutason parantaminen	> 20 M€	10–20 M€	5–10 M€
Suuret kaupunkiseudut			
• Palvelutason parantaminen	>10–50 M€	10–50 M€	5–25 M€
Matka.fi -portaali			
• Palvelun kehittäminen ja ylläpito	> 0,5 M€	0,1 M€	0,1 M€
Matkaketjun yhtenäinen imago			
• Markkinoinnin suunnittelu ja pilotti	> 0,5 M€	0,2–0,4 M€	0,1 M€
• Markkinointi	> 3 M€	0,5 M€	0,1 M€
Kaukoliikenteen solmukohdat			
• Tarveselvitys	0,4 M€	0,4 M€	0,2 M€
• Kaukoliikenteen pysäkkien kehittäminen	> 3 M€	> 3 M€	3 M€
Täsmällisyyden parantaminen			
• Liityntäpysäköintipaikat	> 2 M€	2 M€	1 M€
• Ajoneuvojen paikannuslaitteet, kehittämiskohteet	> 2,5 M€	1–2 M€	0,1 M€
• Liittymien valoetuudet, kehittämiskohteet	1 M€	1 M€	0,1 M€
Joukkoliikennevyöhykkeet kaavoituksessa			
• Selvitystyö	0,1 M€	0,1 M€	< 0,1 M€
• Ohjeistuksen laadinta	0,1–0,2 M€	0,1–0,2 M€	< 0,1 M€
Jalankulku ja pyöräily			
• Selvitys ja ohjelmointi	0,1 M€	0,1 M€	< 0,1 M€
• Kehittämisohjelmien toteutus	> 7 M€	> 7 M€	2 M€

*) arvio ei sisällä matkakustannusten korvauksia

Kehittämishojelman karkitoimenpiteet edellyttävät valtion rahoitusta vuonna 2010 kaikkiaan noin 29 miljoonaa euroa ja vuonna 2015 noin 48 miljoonaa euroa (taulukko 4), joista joukkoliikenteen määrärahoihin kohdistuva lisäystarve on 15-32 miljoonaa euroa (taulukko 5). Muilta osin kehittämishojelman karkitoimenpiteitä toteutetaan virasto-ohjauksen kautta. Kehittämishojelman toimilla voi lisäksi olla välillinen (vähentävä) vaikutus matkakustannusten korvaustarpeeseen.

Taulukko 4. Kehittämishojelman karkitoimien valtion rahoitustarve vuosina 2010–2015.

RAHOITUSKOHEET	RAHOITUSTARVE (M€)					
	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Joukkoliikenteen rahoitus						
Suuret kaupunkiseudut	12,5	20	25	25	25	25
Keskisuuret kaupunkiseudut	5	5	10	10	10	10
Maaseudun joukkoliikenne	5	5	7	7	7	7
Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Matka.fi -portaali	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Joukkoliikenteen markkinointi	0,2	0	0	0	0	0
Investointimenot						
Kaukoliikenteen solmukohdat	3	3	3	3	3	3
Liityntäpysäköintipaikat	1	1	1	1	1	1
Joukkoliikenteen täsmällisyyden parantaminen, paikannus- ja liikennevaloetudet, kehittäminen	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Kävelyn ja pyöräilyn kehittäminen	2	2	2	2	2	2
Yhteensä	29,1	36,4	48,4	48,4	48,4	48,4
Erillisselvitykset						
	2009	2010				
Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä	0,1					
Maaseudun joukkoliikenteen peruspalvelutaso	0,1					
Kaukoliikenteen solmukohdat	0,2					
Joukkoliikennevyöhykkeet kaavoituksessa	0,1	0,1				
Kävelyn ja pyöräilyn kehittäminen	0,1					
YHTEENSÄ	0,6	0,1				

Taulukko 5. Valtion talousarvion joukkoliikenteen määrärahan lisäystarve kehittämishojelman karkitoimien toteuttamiseksi vuosina 2010–2015.

RAHOITUSKOHEET	LISÄRAHOITUSTARVE (M€) talousarviokehyksiin verrattuna					
	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Joukkoliikenteen rahoitus						
Suuret kaupunkiseudut	5	10	15	15	15	15
Keskisuuret kaupunkiseudut	5	5	10	10	10	10
Maaseudun joukkoliikenne	5	5	7	7	7	7
YHTEENSÄ	15	20	32	32	32	32

9 Toteutus

Kärkitoimenpiteiksi on valikoitu toimenpiteitä, jotka kaikki vaativat eri toimijoiden tiivistä yhteistyötä ja sitoutumista toteuttamispäätöksiin. Seuraavassa on lueteltu vastuutahoittain toimenpiteet:

VR ja linja-autoala, YTV, LVM

- o yhteiskäyttöiset liput
- o infoportaali sekä muu tiedottaminen
- o matkaketjujen markkinointi
- o matkaketjujen toimivuuden parantaminen

RHK, VR, Tiehallinto, kaupungit ja kunnat

- o liityntäpysäköintipaikkojen lisääminen (autot, pyörät) asemilla ja pysäkeillä, vastuunjaon selkeyttäminen, vaihtopaikat

Tiehallinto, kaupungit, kunnat, liikenteenharjoittajat

- o bussiliikenteen sujuvuus sisääntuloväylillä
- o kaukoliikenteen tarjonta ja liityntäpysäkit
- o kevyen liikenteen väylien turvallisuus, jatkuvuus ja kunnossapito
- o keskustojen kävely- ja pyöräilyolosuhteiden sekä pysäkkiympäristöjen ja vaihtopaikkojen parantaminen

LVM, Lääninhallitukset, kaupungit, kunnat, liikenteenharjoittajat

- o suunnittelu- ja kuljetusten hankintayhteistyö ja koulutus
- o joukkoliikenteen peruspalvelutason turvaaminen
- o kilpailutasoinen joukkoliikennepalvelu kaupunkiseuduilla

LVM, YM, VM, RHK, Tiehallinto, maakuntaliitot

- o joukkoliikennevyöhykkeet kaavoitukseen
- o yhteistyön parantaminen
- o maankäytön, kaavoituksen ja liikennejärjestelmäsuunnittelun integrointi

Kehittämisohjelman tärkeänä tavoitteena on energia- ja ilmastostrategian haasteisiin vastaaminen mahdollisimman nopealla aikataululla. Taulukossa 6 on lueteltu toimenpiteet, jotka ovat käynnistettävissä välittömästi.

Taulukko 6. Vuonna 2009 käynnistettävät joukkoliikenteen kehittämisohjelman toimenpiteet ja vastuutahot.

Toimenpide vuonna 2009	Käynnistäjä ja vastuutahot
KETJUn kehittämisohjelmat ja aiesopimukset Suurten kaupunkiseutujen valtion rahoituksen vaatimat kehittämistoimet eLippu ja sen markkinointi (uusi markkinointikonsepti) Infoportaalia varten VALLU-rekisterin kehittäminen Liityntäpysäköintipaikkojen toteuttaminen Täsmällisyyden parantaminen olemassa olevien suunnitelmien perusteella	LVM ja 15 KETJU aluetyöryhmää YTV, HKL, Tampere ja Turku LVM , VR, Matkahuolto, YTV LVM , Etelä-Suomen lääninhallitus LVM , RHK, PKS kehyskunnat Kaupungit
Selvitykset	
Maaseudun joukkoliikenteen suunnittelukokonaisuudet ja kutsujoukkoliikenteen rooli Kaukoliikenteen liityntäpysäkkijärjestelyjen tarveselvitys Edellytykset joukkoliikennevyöhykkeille kaavoituksessa Kävelyn ja pyöräilyn teemapaketin laadinta	Lääninhallitukset LVM , RHK, Tiehallinto, kunnat YM, LVM LVM , Tiehallinto, RHK, kaupungit ja kunnat, maakuntaliitot

10 Seuranta

Joukkoliikenteen kehittämisohjelman toteuttamisen varmistamiseksi järjestetään kattava seuranta. Liikenne- ja viestintäministeriön asettaman joukkoliikennefoorumin tehtävänä on vaikuttaa siihen, että eri osapuolet sitoutuvat esitettyjen toimenpiteiden toteuttamiseen. Liikenne- ja viestintäministeriö asettaa jokaista Toppen-korttia varten oman seurantaryhmän, johon kutsutaan kortin toteuttamisen vastuutahot. Vuosittain seurantaryhmät kokoontuvat yhteiseen seminaariin arvioimaan saavutettuja tuloksia.

Seurantaryhmien tehtävänä on myös selvittää ja arvioida, mitkä ovat toteutettujen toimenpiteiden vaikutukset joukkoliikenteen käyttöön, palvelujen laatuun ja asiakastyytyväisyyteen ja miten kehittämisohjelmalle asetetut tavoitteet täyttyvät. Suunnittelun tapaan seurannan on katettava seudullinen liikennekokonaisuus.

Seurannassa olennaista on tunnuslukujen systemaattinen keruu ja tallentaminen valtakunnallisesti yhtenäisessä muodossa. Tarvittavia tunnuslukuja ovat ainakin vuorotarjontaan, matkustajamääriin, linjakilometreihin ja kaluston laatuun ja määrään liittyvät tiedot sekä kustannusten kehittymiseen liittyvät tiedot. Liikenne- ja viestintäministeriössä on käynnistymässä liikennejärjestelmän tilan määrittely, jossa määritellään koko liikennejärjestelmän palvelutaso ja vaikuttavat tunnusluvut, mukaan lukien joukkoliikenteen tunnusluvut. Uudessa joukkoliikennelaissa määritellään toimivaltaiset viranomaiset, joiden vastuulla tulee olla myös seurantatiedon kerääminen ja tallentaminen vertailua varten. Seuranta on syytä järjestää sekä kuntatasolla että seutukokonaisuuksina, joista on yhdistettävissä valtakunnan tasolla tarvittavat seurantatiedot.

Joukkoliikennelain ja palvelusopimusasetuksen voimaantulon myötä uudistettava Valtakunnallinen liikenneluparekisteri (VALLU-rekisteri) on hyvä lähtökohta ainakin suoritetiedon seurantaan varten. Uusissa reittiliikenne- ja kutsujoukkoliikenneluvissa olisi oltava riittävän yksityiskohtaisesti määritelty velvollisuus toimittaa säännöllisesti seurantatietoa viranomaisille. Rekisterin tärkeimpiä tehtäviä on toimia kaiken julkisen liikenteen kattavana, luotettavana ja ajantasaisena tietopohjana, johon matkustajille informaatiota tuottavat järjestelmät perustuvat.

Palvelukokonaisuuden laadun arvioimiseksi tulevien toimivaltaisten viranomaisten tulee järjestää matkustajapalautteen systemaattinen kerääminen ja analysointi. Myös säännölliset asiakaskyselyt auttavat matkustajapalvelun laadun arvioinnissa. Asiakastyytyväisyyden seurantaan varten tulisi luoda yksi valtakunnallinen tai useampi seudullinen järjestelmä.

KIRJALLISUUTTA:

Britschgi, V., Rosenberg, M., Kyttä, M. 2007. Tulevaisuuden haasteita lasten ja nuorten liikumistarpeissa. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 12/2007. Helsinki.

Heikkinen, V., Jylhä-Ollila, E. 2008. eLippukonsepti. Yhteiskäyttöisyys. Luonnos 28.10.2008.

Jalasto, P., Linkama, E., Lampinen, S., Saarlo, A., Tuominen, A., Järvi, T. 2007. Liikenne 2030 – Taustat. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 18/2007. Helsinki.

Järvenpään ja Pornaisten joukkoliikennesuunnitelma. Kuntien kuljetuskustannukset.
[http://www.laanehallitus.fi/lh/etela/lii/home.nsf/pages/FEA4237934465368C2256E59002B46CC/\\$file/Saresma.pdf](http://www.laanehallitus.fi/lh/etela/lii/home.nsf/pages/FEA4237934465368C2256E59002B46CC/$file/Saresma.pdf)

Järvi, T., Rosenberg, M. 2008. Lisätarkastelut suurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen rahoituksen vaikuttavuudesta. VTT, Muistio 12.1.2009.

Jääskeläinen, S., Saari, R. 2008. Liikenteen toimintalinjat ympäristökysymyksissä vuoteen 2010. Seuranta 2007. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 44/2008.

Kalenoja, H., Hintikka, S., Häyrynen, J., Vihanti, K. 2006. Joukkoliikennematkan eri osien painoarvoja. Käyttäjärühmäkohtaisia tuloksia matkan eri osien arvostuksesta keskiuurissa kaupungeissa. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 32/2006. Helsinki.

Kalenoja, H., Mäntynen, J. ja Pöllänen, M. 2004. Jaloin-ohjelman arviointi sekä toimenpidesuosituksia jalankulun ja pyöräilyn edistämiseksi Suomessa. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 40/2004. Helsinki.

Kemppinen, M. 2005. Kevyen liikenteen edistämistoimenpiteiden liikenteelliset vaikutukset. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 33/2004. Helsinki.

Keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen uudistus, KETJU.
<http://www.strafica.fi/KETJU/>

Korpela, K. Kivelä, H. 2008. Matkakeskusverkko 2007. Yhteenvetoraportti. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 6/2008. Helsinki.

Korpela, K., Tyynismaa, M. 2005. Kestävän liikenteen mallikuntahanke 2002–2004. Kokeimuksia kevyen ja joukkoliikenteen edistämisestä. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 37/2005. Helsinki.

Koski, K. 2008. Kuntatalous ja yhdyskuntarakenne. Suomen ympäristö 42/2008. Ympäristöministeriö 2008. Helsinki.

Kunnas, J., Ruonakoski, A., Taskinen, J. 2005. Kotikuja. Liikkumisen valinnat tiiviillä pientaloalueella. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 5/2006. Helsinki.

Kurri, J., Luttinen, T. 2007. Uusien tariffijärjestelmien vaikutukset lipputuloihin ja matkustajamääriin. Raporttiluonnos 30.3.2007.

Kuukka-Ruotsalainen, V., Airaksinen, S., Lehmuskoski, M., Musto M., Murole, P. 2007. Joukkoliikenteen nopeuttaminen keskeisenä kilpailutekijänä. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 53/2007. Helsinki.

Laine, T., Heltimo, J., Granberg, M., Taskinen, J. 2005. Autoilijat joukkoliikenteessä. Asenteiden ja kokemusten merkitys kulkutavan valinnassa. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 86/2005. Helsinki.

Leskinen, T., Häyrynen, J. 2007. Joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet keskisuurilla kaupunkiseuduilla. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 54/2007. Helsinki.

Liikenne- ja viestintäministeriö 2007. Esteettömän liikkumisen tutkimus- ja kehittämisohjelma ELSA. Ohjausryhmän loppuraportti. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 54/2006. Helsinki.

Liikenne- ja viestintäministeriö 2004. Joukkoliikenne nousuun! Työryhmän mietintö. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 51/2004. Helsinki.

Liikenne- ja viestintäministeriö 2003. Joukkoliikenteen tiedotuspalvelujen käytettävyys. Ohje käyttäjäystävällisyyden parantamiseksi. Liikenne- ja viestintäministeriön mietintöjä ja muistioita B 2/2003. Helsinki.

Liikenne- ja viestintäministeriö 2005. Julkisen liikenteen peruspalvelutaso. Työryhmän mietintö. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 7/2005. Helsinki.

Liikenne- ja viestintäministeriö 2004. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen Suomessa. Jaloinhanke 2001–2004. Jaloin-yhteistyöryhmän raportti. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 29/2004. Helsinki.

Liikenne- ja viestintäministeriö 2007. Liikenne 2030. Suuret haasteet, uudet linjat. Liikenne- ja viestintäministeriö, Ohjelmia ja strategioita 1/2007. Helsinki.

Liikenne- ja viestintäministeriö 2008. Liikennepolitiikan linjat ja liikenneverkon kehittämis- ja rahoitusohjelma vuoteen 2020. Valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko eduskunnalle. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 17/2008. Helsinki.

Liikenne- ja viestintäministeriö 2008. Valtakunnallinen matkailuliikenne. Matkailutilastojen koosteraportti. Helsinki.

Liikenne- ja viestintäministeriö, Tiehallinto, Rahahallintokeskus 2006. Henkilöliikennetutkimus 2004-2005. Helsinki.

Länsi-Suomen lääninhallitus. Tiedote 20.10.2008: Maaherra Rauno Saari huolissaan joukkoliikenteen määrärahojen supistumisesta.

Metsäranta, H., Hillo, K., Weiste, H. 2008. Joukkoliikenteen lipputukijärjestelmä ja hinnoittelu. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 53/2008. Helsinki.

Metsäranta, H., Kallioinen, J., Tervonen, J., Somerpalo, S., Voltti, V. 2004. Kevyen liikenteen vaikutusten arvioinnin yleisohje. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 32/2004. Helsinki.

Metsäranta, H., Pesonen, H., Sandberg, H. 2007. Joukkoliikenteen vaikutusten arviointi. Yleisohje. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 50/2007. Helsinki.

Mäntynen, J., Verronen, V. 2007. Tulevaisuuden joukkoliikenne. Joukkoliikenteen tutkimusohjelman (JOTU) 2004–2007 yhteenvetoraportti. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 64/2007. Helsinki.

Pesonen, H., Moilanen, P., Tervonen, J., Weiste, H. 2006. Joukkoliikenteen palvelutasotekijöiden arvottaminen. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 36/2006.

Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta (YTV) 2004. Poikittaisen joukkoliikenteen visio 2030 ja kehittämissuunnitelma vuosille 2005–2010. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja B 2004:14. Helsinki

Riikonen, O. 2008. Julkisen liikenteen palveluiden turvaaminen haja-asutusalueilla. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 49/2008. Helsinki.

Rinta-Piirto, J., Rosenberg, M., Laine, T., Hillo, K. 2008. JOKO - Helsingin seudun joukkoliikenteen kehitystoimien ja yhteistyön valmistelu. YTV Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta, Helsinki.

Ristimäki, M. 2008. Miten määritellä joukkoliikenteen palvelualueet suhteessa maankäyttöön? Esimerkkinä joukkoliikennevyöhykkeet. Esitelmä KETJU-seminaarissa 6.11.2008. <http://www.strafica.fi/KETJU>.

Rosenberg, M., Rajamäki, R., Järvi, T. 2007. Suurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen kilpailukykyinen palvelutaso. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 55/2007. Helsinki.

Rosenberg, M., Räsänen, J. 2005. Joukkoliikenne keskisuurissa kaupungeissa. Vertailu ja yhteiskuntataloudellisia vaikutuksia. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2/2005. Helsinki.

Rosenberg, M., Räsänen, J., Järvi, T., Rajamäki, R. 2008. Taustaraportti suurten kaupunkien joukkoliikennetuen vaikuttavuudesta. VTT, Tutkimusraportti, VTT-R-0412307. Espoo.

Rosenberg, M., Weiste, H. 2007. Tulevaisuuden keskisuuri joukkoliikennekaupunki. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 4/2007. Helsinki.

Ruonakoski, A., Voltti, V. 2007. Kulutavan valinta kolmannessa iässä. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 60/2007. Helsinki.

Räsänen, J., Järvi, T., Estlander, K., Eckhard, J., Hiljanen, H. 2007. Matka.fi-palvelun vaikutusten arviointi. VTT Working Papers 86/2007. Espoo.

Sala, E., Viren, R., Puntanen, S. 2008. Tulevaisuuden toimintaympäristö liikennesektorilla. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 45/2008. Helsinki.

Siikonen, M., Salmi, P., Toiskallio, K., Päivänen, J. 2008. Brändin kehittämistyökalu kaupunkiseutujen joukkoliikenteelle. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 61/2008. Helsinki.

Soininen, M., Kunnas, J. (toim.) 2007. Joukkoliikenteen tulevaisuus. Kymmenen puheenvuoroa. Edita, Helsinki.

Svenss, T. 2007. Joukkoliikenteen kausilipputarjonnan kehittämismahdollisuudet kaupunkiseuduilla. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 58/2007. Helsinki.

Somerpalo, S. 2006. Saavutettavuuden mittarit. Alueiden saavutettavuus liikenneyhteyksien tason ja aluekehityksen edellytysten mittarina. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 13/2006. Helsinki.

Tilastokeskus 2007. Julkisen liikenteen suoritetilasto 2005. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 13/2007. Helsinki.

Tilastokeskus 2009. Julkisen liikenteen suoritetilasto 2007. Ennakkotiedot 27.1.2009. Julkaisuun luonnos. Helsinki.

Valtioneuvosto 2008. Valtioneuvoston päätös valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkistamisesta. 13.11.2008. Helsinki.

Valtioneuvosto 2008. Pitkän aikavälin ilmasto- ja energias strategia. Valtioneuvoston selonteko eduskunnalle. 6.11.2008. Helsinki.

Vanhanen, K., Toiskallio, K., Aalto, P., Lehto, H., Lehmuskoski, V., Sihvola, T. 2007. Joukkoliikenteen kokonaislaatuun vaikuttavat tekijät, painopisteenä paikallisliikenne. Osaraportti 3. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 66C/2007. Helsinki.

Verronen, V., Kunnas, J., Lang, S. 2008. Joukkoliikenne kaupunkiseutujen kaavoituksessa – Tilannekatsaus ja johtopäätöksiä. Luonnos?

Vesanen-Nikitin, Irja 2008. Design for all – periaate julkisessa liikenteessä. Kalvot, sähköposti 7.10.2008.

Vesanen-Nikitin, Irja 2008. Esteettömyys 2008. Kalvot, sähköposti 7.10.2008.

Vesanen-Nikitin, Irja 2008. Esteettömän liikkumisen tutkimus- ja kehittämisohjelma ELSA. Ohjausryhmän mietinnön luovutustilaisuus 9.1.2007. Kalvot, sähköposti 7.10.2008.

Voltti, V., Karasmaa, N. 2006. Kulkutapojen rinnakkaiskäyttö ja siirtymäpotentiaali. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 21/2006. Helsinki.

Voltti, V., Luoma, M. 2007. Liikkujaryhmät suomalaisissa kaupungeissa, Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 9/2007. Helsinki.

Voltti, V., Luoma, M. 2007. Liikkujaryhmät valtakunnallisessa henkilöliikennetutkimusaineistossa. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 43/2007. Helsinki.

Voltti, V., Ruonakoski, A. 2007. Asiakasko valitsee? JOTU- ja Astar-tutkimusohjelmien tuloksia. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 44/2007. Helsinki.

Voltti, V., Somerpalo, S., Luoma, M. 2007. Liikkujaryhmät Turun seudun aluerakenteessa. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 42/2007. Helsinki.

Weiste, H., Soininen, M. 2005. Nousuja joukkoliikenteeseen – myös maaseudulla? Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 72/2005. Helsinki.

Weiste, H., Lang, S. 2007. Kaukoliikenteen peruspalvelutaso. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 39/2007. Helsinki.

www.linja-autoliitto.fi

www.VR.fi

Liite A

Työpajojen tulokset ja työpajoihin osallistuneet

TYÖPAJA 1

**PERUSPALVELUTASOINEN JOUKKOLIIKENNE, PIENET KAUPUNKISEUDUT
JA MAASEUTU:** 4.11.2008 klo 9–13, osallistujia 33 henkilöä

PALVELUTARJONNAN TURVAAMINEN JA KYYTITAKUU

1 Kyytitakuu

Toteutetaan tarvelähtöinen kyytitakuu avoimena joukkoliikenteellä niille, joilla ei ole käytössään muita joukkoliikenne- tai kuljetuspalveluja.

2 Joukkoliikenteen palveluiden turvaaminen, 20 pistettä

Ei esitystä tietyistä ratkaisumallista, mutta luettelo tärkeimmistä kehittämistarpeista; laajempi suunnittelukokonaisuus, yhteistyö taksit ja bussiyritykset, kalusto. Helppokäyttöisyyttä parannetaan lippu-, aika- taulu ja pysäkkijärjestelmää kehittämällä.

PALVELUJEN JÄRJESTÄMISEN TEHOSTAMINEN

3 Koordinoitu suunnitteluvastuu - yksi suunnitteluviranomainen, 44 pistettä

Kaikki matkustustarpeet (ELLU, kunnat, Kela) otetaan avoimesti samaan aikaan suunnitteluun eli yksi suunnitteluviranomainen, jolla on myös käytettävissä rahoitus kuljetuspalvelujen järjestämiseen ja lip-
pujen hintojen alentamiseen.

4 Kutsuliikenteen kehittäminen

Kutsuliikennejärjestelmän kehittämistä jatketaan jo toimivien parhaiten mallien pohjalta.

MATKAKETJUT JA JOUKKOLIIKENTEEN SAAVUTETTAVUUS

5 Matkaketjut ja saavutettavuus, koulukuljetukset runkona

Koulukuljetukset avataan kaikille avoimiksi ja nivotaan kunnan joukkoliikennejärjestelmän rungoksi siellä missä muuta runkoliikennettä ei ole.

6 Kyytitakuu kutsuliikenteenä, 26 pistettä

Kyytitakuu toteutetaan kaikille avoimena kutsuliikenteenä siten, että kunta on jaettu palvelualueisiin, joista jokaista palvellaan kahtena päivänä viikossa.

MAANKÄYTTÖ, ASUMINEN, PALVELUT JA JOUKKOLIIKENNE

7 Taloudellinen ohjaus, 35 pistettä

Kunnan ja yksilön kustannustietoutta ja –vastuuta lisätään sitomalla maksuja kiinteistöjen sijoittumi-
sesta aiheutuviin kustannusvaikutuksiin. Tavoitteena nostaa joukkoliikenteen käyttö vastakeinoksi il-
mastomuutokselle, ei henkilöauton käytölle.

8 Joukkoliikenteen suunnittelu ja kaavoitus

Joukkoliikenteen perusratkaisut tulee saada näkymään kaavoissa.

TYÖPAJA 2

KAUKO- JA MATKAILULIIKENNE: ti 11.11. klo 9–13,
osallistujia 30 henkilöä

MATKAKETJUJEN TOIMIVUUDEN PARANTAMINEN

1 Aikataulujen yhteensovittaminen, 21 pistettä

Kaukoliikenteen aikataulujärjestelmät yhteen sovitetaan järjestelmätasolla ja liityntäliikenteen aikataulujen yhteensovittaminen varmistetaan aluetasolla.

2 Kauko- ja liityntäliikenteen solmukohtien tarveselvitys ja toteutus valta- ja kantateillä (alempiasteisen terminaaliverkon kehittäminen), 26 pistettä

Koko maassa selvitetään pikavuoroliikenteen yhteysvälit kaikilla valta- ja kantateillä ja yhteysväleille rakennetaan riittävät liityntäpysäköintipaikat. Tarveselvitys toteutetaan LVM:n teemapakettina. Pysäkkien toteuttamisvastuu ELLU:t ja väylävirasto.

MATKAKETJUN HINTA JA LIPPUJÄRJESTELMÄ

3 Satunnainen matka; matka.fi keskitetty info, lippujen varaus ja maksaminen koko matkaketjussa, 30 pistettä

Toteutetaan yhteinen liikenneportaali, jonka kautta kaukoliikenteen matkoista ja koko matkaketjusta saa aikataulu- ja reittitiedon sisältäen myös muut liikennemuodot sekä lipun varaamisen ja oston.

4 Säännöllinen matka; Yhteiskäyttöiset sarjaliput ja liityntäliput, 16 pistettä

Toteutetaan yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä koko matkaketjulle sekä sarja- että kausilipputuotteelle ja liitetään työsuhdematkalippujärjestelmään.

INFORMAATION SAATAVUUDEN PARANTAMINEN

5 Poikkeustiedon tarjoaminen, 14 pistettä

Parannetaan poikkeusinfon tiedotusta junien ja bussien välillä niin, että vaihtavat matkustajat saavat heti poikkeustilanteessa tiedon jatkoyhteyksien onnistumisesta.

6 Keskitetty infoportaali, matka.fi, 4 pistettä (vrt. teemaryhmä 2 a)

IMAGO JA MARKKINOINTI

7 Kaukoliikenteen matkojen (yhdistely)keskus ja palvelutakuu, 16 pistettä

Perustetaan yhtiö, johon kuuluvat LAL, LVM, liikennöitsijät, Taksiliitto, matkailuyritykset. Yhtiö tarjoaa lähinnä matkailun tarpeisiin joukkoliikenneportaalin, jossa tarjotaan matkaketjun kokonaispalvelu: suunnittelu, osto, liput, palvelutakuu, "kimppakyytipalvelu".

TYÖPAJA 3

KILPAILUTASOINEN JOUKKOLIIKENNE, SUURET JA

KESKISUURET KAUPUNGIT, 14.11.2008 klo 9–13, osallistujia 41 henkilöä

ASIAKASRYHMIEN TARPEITA VASTAAVA JOUKKOLIIKENTEN PALVELUTARJONTA

1 Keskisuuret: Tietopohjan vahvistaminen ja suunnittelun yhteistyö, 36 pistettä

Perustetaan joukkoliikenteen alueellinen yhteistyöelin joukkoliikenteen suunnittelua varten. Tehtävänä on tiedon keruu liikkumistarpeista ja joukkoliikennepalvelujen suunnittelu.

2 Suuret kaupungit: Kohdennetut erityispalvelut, 13 pistettä

Suunnitellaan, toteutetaan ja markkinoidaan potentiaalisille käyttäjäryhmille suunnattuja erityispalveluja, joilla houkutellaan uusia käyttäjiä joukkoliikenteeseen. Esimerkkinä ruuhka-ajan suorat yhteydet.

MAANKÄYTÖN JA KAUPUNKIRAKENTEN SUUNNITTELU JA KULKUTAVAN VALINTA

3 Joukkoliikenne-, kevytliikenne- ja autovyöhykeajattelu, 58 pistettä

Määritellään selkeät vyöhykkeet, joissa joukkoliikenne on priorisoitu ja joissa on kilpailukykyisin palvelu joukko- ja kevyenliikenteen osalta. Vyöhykkeen alueella tuetaan joukkoliikennettä merkittävästi enemmän kuin muualla. Palvelutaso määritellään selkeästi esim. matkojen lukumääränä vuodessa ja kuinka paljon henkilöautoliikennettä korkeintaan.

4 Kaavoituksen ja liikennesuunnittelun integrointi kaikilla tasoilla, 22 pistettä

Laaditaan kaavoituksessa käytettävä valtakunnallinen joukkoliikennennormi. Lisätään liikennesuunnittelijoiden ja kaavoittajien koulutusta joukkoliikenteestä. Edistetään kaavoittajan ja joukkoliikenneviranomaisen yhteistyötä.

5 Pyöräilyn standardin nosto, 8 pistettä

Muodostetaan pyöräilyverkosto kuntien, väyläviraston ja LVM:n yhteistyössä

INFORMAATION SAATAVUUDEN PARANTAMINEN

6 Reittiopas 2.0, 13 pistettä

Kehitetään nykyistä reittiopasta siten, että matkustaja voi laatia palveluun oman profiilinsa. Palvelua laajennetaan ajantasaisella tiedolla, hintatiedoilla, poikkeusinfolla ja muiden kulkutapojen tiedoilla.

7 Informaation tuottaminen ja jakelu, 15 pistettä

Määritellään miten tieto tuotetaan ja jaetaan edelleen asiakkaille sekä toimijoiden roolit, jotta reittiopas voidaan kehittää ratkaisun 6 mukaiseksi.

KAUPUNKISEUTUJEN LIPPUJÄRJESTELMÄN KEHITTÄMINEN

8 SEMI-HEVI-USER -lippu (esim. 30 pv/3kk), 15 pistettä

9 Yhteiskäyttölippu (yksi tuote, yksi hinta), 29 pistettä

10 Työsuhdelipun yksinkertaistaminen, 5 pistettä

KAUPUNKISEUTUJEN JOUKKOLIIKENTEEN IMAGO JA MARKKINOINTI

11 Liikkumisen palvelukeskusten perustaminen, 11 pistettä

Perustetaan valtakunnallinen liikkumisen palvelukeskus ja seudulliset palvelukeskukset esiselvityksen LVM 27/2008 mukaisesti.

12 Markkinoinnin jatkuvuus ”Imagomatriisi”, 25 pistettä

Toteutetaan valtakunnallinen (ja seudullinen) markkinointijatkumo. Markkinoidaan joukkoliikennettä saman brändin alla kokonaisuutena, seudullisesti huomioidaan alueen erityispiirteet.

TYÖPAJA 4

Palvelukokonaisuus: ti 25.11.2008 klo 9–13, osallistujia 26 henkeä

PALVELUKOKONAISUUDEN LAATU, 26 pistettä yhteensä

1 Yhtenäinen lippujärjestelmä ja hinta

Toteutetaan Helsingin seudulle yhtenäinen lippujärjestelmä, jossa samalla kortilla voi edullisesti matkustaa koko lippujärjestelmään kuuluvalla alueella kaikissa joukkoliikennevälineissä. Työnantajat ottavat lipun laajalti käyttöön työsuhdematkalippuna.

2 Nopeus, sujuvuus ja täsmällisyys

Joukkoliikenteen kilpailukykyä parannetaan nopeuttamalla bussiliikennettä keskustan sisääntuloväylillä, sujuvoittamalla vaihtoja sekä henkilöautoliikenteen hinnoittelulla pysäköinti ja ruuhkamaksujen keinoin.

3 Tiedotus

Toteutetaan yhtenäinen infoportaali, josta matkustaja saa ajantasaisen tiedon koko matkaketjusta. Joukkoliikennetietoa tarjotaan myös kaavoituskatsauksissa asukkaille.

JULKISEN LIIKENTEEN SAAVUTETTAVUUS ERI KEINAIN

4 Pyöräilyn ja joukkoliikenteen yhteensovittaminen, 15 pistettä

Toteutetaan valituille pysäkeille pyöräparkit, selvitetään keskusta-alueella pyöräpysäköintilaitoksen tarve, kokeillaan bussikaluston muuttamista sopivaksi pyörien kuljetuksiin sekä vaikutetaan joukkoliikenteeseen soveltuvan polkupyörämallin kehitykseen.

5 Matka-ajan lyhentäminen suoralla yhteydellä, 7 pistettä

Selvitetään JOKERI-tyyppisen poikittaisyhteyden mahdollisuudet houkutella lisää käyttäjiä muiden suurten kaupunkien joukkoliikenteeseen.

INFORMAATION SAATAVUUS

6 matka.fi:n laajentaminen esim. osakeyhtiönä (Destia, Matkahuolto, VR) (ensivaiheessa EI tarvitse tuottaa voittoa), 22 pistettä

Laajennetaan matka.fi uudella rahoitus- ja yhtiömallilla toimivaksi niin, että matkustaja saa samasta infoportaalista myös poikkeustiedot, lipun osto, esteettömyystiedot, kartta ja esim. päästölaskuri.

7 Liikkumisen ohjauskeskukset, josta saa neuvot ja markkinoinnin jne., 37 pistettä

Toteutetaan LVM:n selvityksen pohjalta liikkumisen ohjauskeskukset alueellisesti ja valtakunnallisesti.

IMAGO, ASENTEET JA MARKKINOINTI

8 Yhteinen markkinointikonsepti, 21 pistettä

Luodaan yleispätevä konsepti matkaketjujen markkinointiin sekä pilotoidaan konsepti pääkaupunki-seudulla.

9 Asennekampanjointi, 24 pistettä

Toteutetaan eri kohderyhmille asennekampanja yhdessä eri toimijoiden kanssa tavoitteena muuttaa asenteita joukkoliikenteen käytölle myönteiseksi.

Osallistujalista:

ARKI PAREMMAKSI, JOUKKOLIIKENNE TOIMIVAKSI

Joukkoliikenteen kehittämisohjelma

Peruspalvelutasoinen joukkoliikenne, Pienet kaupunkiseudut ja maaseutu

4.11.2008, klo 9-13, Infra

AHOKANTO	Timo	Lahden kaupunkiseudun seutuhallinto
GISS	Anne	Kela
HALVARI	Jyrki	Auto- ja kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry
HOLOPAINEN	Matti	Tiehallinto
HONGISTO	Pekka	Matkahuolto
HOVI	Sami	VR Henkilöliikenne
HUTTUNEN	Seppo	Lääninhallitus
HUTTUNEN	Satu	Lääninhallitus
INKINEN-REMES	Marja-Leena	Lääninhallitus
JALASTO	Petri	Liikenne- ja viestintäministeriö
JELEKÄINEN	Pertti	VR Henkilöliikenne
JOENPERÄ	Liisa	Lääninhallitus
KORPELA	Kari	Liikenne- ja viestintäministeriö
KÄÄRIÄINEN	Heikki	Linja-autoliitto
MATINTUPA	Rauno	Länsi-Suomen lääninhallitus
MERIN	Marcus	Liikenne- ja viestintäministeriö
MYLLÄRNIEMI	Katariina	Liikenne- ja viestintäministeriö
NIKKINEN	Merja	Liikenne- ja viestintäministeriö
PAKARINEN	Saila	Suomen ammattikorkeakouluopiskelijakuntien liitto -SAMOK ry
PARTTI	Leena	Lääninhallitus
PAUNU	Martti	Väinö Paunu Oy
PIRTTIJÄRVI	Samuli	Oulaisten Liikenne Oy
PULKKIS	Anders	Lääninhallitus
REINIKAINEN	Jani	Lääninhallitus
REMES	Saara	Linja-autoliitto
SAARINEN	Timo	Ympäristöministeriö
SEPPÄNEN	Eija	VR Henkilöliikenne
SILTALA	Silja	Suomen Kuntaliitto
STRANDELL	Carita	Ympäristöministeriö
SÄYNÄJOKI	Lauri	Suomen Taksiliitto ry
TAINO	Esko	Valtiovarainministeriö
TALKA	Tuomas	Lääninhallitus
VANHANEN	Tuomas	SYL
VEIJOLA	Olli	Suomen Taksiliitto ry
VÄHÄTÖRMA	Erkki	Itä-Uudenmaan liitto
YLIMÄKI	Jukka	Suomen Taksiliitto ry

Kaukoliikenne ja matkailu 11.11.2008, klo 9-13, Infra

AHOKANTO	Timo	Lahden kaupunkiseudun seutuhallinto
ALKU	Antero	Suomen Liikenneliitto
HALLENBERG	Juhani	Etelä-Suomen lääninhallitus
HALVARI	Jyrki	AKT
HAUTA	Janne	Liikenne- ja viestintäministeriö
HEINILÄ	Ari	Linja-autoliitto
HIETANIEMI	Kari	Koiviston Auto -yhtymä
HILTUNEN	Kari	Lääninhallitus
HIRVONEN	Matti	Pyörilykuntien verkosto ry
HOLOPAINEN	Matti	Tiehallinto
HOVI	Sami	VR Henkilöliikenne
HONGISTO	Pekka	Matkahuolto
INKINEN-REMES	Marja-Liisa	Lääninhallitus
JOENPERÄ	Liisa	Lääninhallitus
KOJO	Tuomo	Linja-autoliitto
KORPELA	Kari	Liikenne- ja viestintäministeriö
KÄÄRIÄINEN	Heikki	Linja-autoliitto
LIIMATAINEN	Pekka	Turun tiepiiri
MANNERSTRÖM	Herbert	VR Henkilöliikenne
MERIN	Marcus	Liikenne- ja viestintäministeriö
MYLLÄRNIEMI	Katariina	Liikenne- ja viestintäministeriö
NYBERG	Mikael	Liikenne- ja viestintäministeriö
PAKARINEN	Saila	Suomen ammattikorkeakouluopiskelijoiden liitto-SAMOK ry
PASANEN	Harri	Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry
PAUNU	Martti	Väinö Paunu Oy
PUNTANEN	Sini	Ratahallintokeskus
PUUSTINEN	Toini	Itä-Suomen lääninhallitus
SEPPÄNEN	Eija	VR Osakeyhtiö, Henkilöliikenne
STRANDELL	Carita	Ympäristöministeriö
VANHANEN	Tuomas	Suomen Ylioppilaskuntien liitto

Kilpailutasoinen joukkoliikenne. Suuret ja keskisuuret kaupunkiseudut
14.11.2008 klo 9-13, Infra

AALTO	Pekka	Suomen Paikallisliikenneliitto ry
AALTO	Arja	Ratahallintokeskus
ALKU	Antero	Suomen Liikenneliitto
AHOKANTO	Timo	Lahden kaupunkiseudun seutuhallinto
AHTIAINEN	Sinikka	Espoon kaupunki
HAAVIKKO	Jukka	Linja-autoliitto
HALVARI	Jyrki	Auto- ja Kuljetusalan työntekijäliitto AKT ry
HANNUKAINEN	Juho	VR Henkilöliikenne
HEINILÄ	Ari	Linja-autoliitto
HELKE	Lauri	VR Henkilöliikenne
HIETANIEMI	Kari	Koiviston Auto -yhtymä
HILTUNEN	Kari	Lääninhallitus
HIRVONEN	Matti	Pyörilykuntien verkosto ry
HONGISTO	Pekka	Matkahuolto
HOVI	Sami	VR Henkilöliikenne
HUTTUNEN	Seppo	Lääninhallitus
HYVÄRINEN	Satu	Etelä-Suomen lääninhallitus
INKINEN-REMES	Marja-Leena	Lääninhallitus
JELEKÄINEN	Pertti	VR Henkilöliikenne
KIRJAVAINEN	Pekka	Turun kaupunki
KOLLANUS	Elmeri	Suomen Liikenneliitto SuLi ry
KORPELA	Kari	Liikenne- ja viestintäministeriö
KÄÄRIÄINEN	Heikki	Linja-autoliitto
LEHTINEN	Kari	Salon kaupunki
LEHTONEN	Jari	Länsi-Suomen lääninhallitus
LEHTONEN	Mikko	Helsingin kaupunki
MERIN	Marcus	Liikenne- ja viestintäministeriö
MYLLÄRNIEMI	Katariina	Liikenne- ja viestintäministeriö
NASKILA	Antero	Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto
NIKKINEN	Merja	Liikenne- ja viestintäministeriö
PAKARINEN	Saila	Suomen Ammattikorkeakouluopiskelijakuntien liitto - SAMOK ry
PASURI	Tiina	Helsingin seudun kauppakamari
PAUNU	Martti	Väinö Paunu Oy
PERIVIITA	Mika	Tampereen kaupunki
PUNTANEN	Sini	Ratahallintokeskus
ROSENHOLM	Kari Pekka	VR Henkilöliikenne
SIIMES	Heli	Tiehallinto, uudenmaan tiepiiri
SILTALA	Silja	Suomen Kuntaliitto
SINISALO	Kimmo	YTV Liikenne
STRANDELL	Carita	Ympäristöministeriö
ULMANEN	Peter	Linja-autoliitto, Lounas-Suomen ja Pohjanmaan osasto
VANHANEN	Tuomas	Suomen Ylioppilaskuntien liitto
VATANEN	Mervi	HKL/Suunnitteluyksikkö
VEKKA	Tapio	Vekka Liikenne Oy
VÄHÄTÖRMÄ	Erkki	Itä-Uudenmaan liitto

Palvelukokonaisuus 25.11.2008, klo 9-13, Infra

AALTO	Pekka	Suomen Paikallisliikenneliitto ry
AHOKANTO	Timo	Lahden kaupunkiseudun seutuhallinto
AHTIAINEN	Sinikka	Espoon kaupunki
ALKU	Antero	Suomen Kuluttaliitto ry
GRANBERG	Mette	WSP Group Oy
HALVARI	Jyrki	Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto
HANNUKAINEN	Juho	VR Henkilöliikenne
HEINILÄ	Ari	Linja-autoliitto
HILTUNEN	Kari	Lääninhallitus
HOLOPAINEN	Matti	Tiehallinto
HONGISTO	Pekka	Matkahuolto
HUTTUNEN	Seppo	Lääninhallitus
KORPELA	Kari	Liikenne- ja viestintäministeriö
KOLLANUS	Elmeri	Suomen Liikenneliitto SuLi ry
KÄÄRIÄINEN	Heikki	Linja-autoliitto
MANNERSTRÖM	Herbert	VR Henkilöliikenne
MATINTUPA	Rauno	Länsi-Suomen lääninhallitus
MERIN	Marcus	Liikenne- ja viestintäministeriö
METSÄRANTA	Heikki	Strafica Oy
MYLLÄRNIEMI	Katariina	Liikenne- ja viestintäministeriö
NASKILA	Antero	Helsingin kaupunginsuunnitteluvirasto
NIKKANEN	Seppo	Etelä-Suomen lääninhallitus
NYBERG	Mikael	Liikenne- ja viestintäministeriö
PYY	Markku	Ratahallintokeskus
ROSENBERG	Marja	VTT
SILTALA	Silja	Suomen Kuntaliitto
SOTAVALTA	Pia-Mari	VR Henkilöliikenne
STENVALL	Maija	Uudenmaan liitto
STRANDELL	Carita	Ympäristöministeriö
TUOMINEN	Anu	VTT
VANHANEN	Tuomas	Suomen ylioppilaskuntien liitto
VATANEN	Mervi	HKL/Suunnitteluuyksikkö
VÄHÄTÖRMÄ	Erkki	Itä-Uudenmaan liitto
YLI-RAHKO	Birgitta	YTV Liikenne
JANTUNEN	Jutta	VTT



ARKI PAREMMAKSI – JOUKKOLIIKENNE TOIMIVAKSI

Joukkoliikenteen kehittämisohjelman 2009-2015 kärkitoimenpiteet
(TOPTEN)

1. Pysyvää kilpailukykyä joukkoliikenteeseen
2. Palvelutasoa kaupunkiseutujen liikenteeseen
3. Maaseudulle joukkoliikenteen peruspalvelut
4. Yhdellä matkakortilla helppo matkustaa
5. Matkustajan tietopalvelu
6. Sujuvaa ja täsmällistä joukkoliikennepalvelua
7. Helposti kaukoliikenteeseen
8. Joukkoliikennevyöhykkeet kaavoitukseen
9. Joukkoliikenne tutuksi
10. Liikkeelle pyöräillen, kävellen ja joukkoliikenteellä





TOPTEN 1/10
Maaliskuu 2009

Pysyvää kilpailukykyä joukkoliikenteeseen

Matkustajille tarjotaan parempaa palvelutasoa, esteettömät liikkumismahdollisuudet, edulliset joukkoliikenteen liput ja ajantasaista, kaikki käyttäjäryhmät tavoittavaa tiedotusta joukkoliikennepalveluista. Joukkoliikenteen kilpailukykyä parannetaan suurilla kaupunkiseuduilla. Helsingin, Tampereen, Turun ja Oulun seuduilla toteutetaan liikenne- ja viestintäministeriön kanssa yhteistyössä laadittujen kehittämisohjelmien toimenpiteet.

TAVOITTEET

Tavoitteena on tarjota matkustajille nykyistä paremmat, koko työssäkäyntialueen liikkumistarpeet kattavat joukkoliikennepalvelut. Liikennejärjestelmän ja maankäytön vuorovaikutteisella suunnittelulla tavoitellaan joukkoliikenteen kilpailukykyyn parantamista ja kulkutapaosuuden kasvattamista. Pidemmällä tähtäimellä varaudutaan raideliikenteen kehittämiseen.

Joukkoliikenteen houkuttelevuutta lisätään palvelujen parantamisella mm. poikittaisliikenteessä, lippujärjestelmän kehittämisellä, lipun hintojen alentamisella ja liityntäliikenteen ja -pysäköinnin toimintaedellytysten parantamisella. Lisäksi kaupunkiseuduilla parannetaan jalankulku- ja pyöräilyolosuhteita etenkin keskusta-alueiden pysäkkien, terminaalien ja asemien yhteydessä. Polkupyörien pysäköinti järjestetään asemille ja bussipysäkeille liityntäkysyntää vastaavaksi.

Näillä toimenpiteillä on tavoitteena lisätä joukkoliikenteen matkustajamäärää vähintään 15-20 miljoonalla vuosittaisella matkalla.

Kaupunkiseudulla kuntarajat ylittävällä suunnitteluyhteistyöllä tavoitellaan palvelukykyistä ja tehokasta kokonaispalvelua.

Muiden kehittämisohjelman kärkitoimenpiteiden toteuttamisella (matkustajainformaatio, yhtenäiset lippujärjestelmät, markkinointi, täsmällisyyden parantaminen) tuetaan suurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen kilpailukykyille asetettuja tavoitteita.

LÄHTÖKOHDAT, NYKYTILA

Suurissa kaupungeissa tehdään yli 350 miljoonaa joukkoliikennematkaa vuodessa, mikä on noin 70 % kaikista joukkoliikennematkoista Suomessa. YTV-alueella (erityisesti raideliikenteen vaikutusalueella) joukkoliikenne on erittäin kilpailukykyinen kulkutapa. Joukkoliikenteen kulkutapaosuus moottoriajoneuvoilla tehdyistä matkoista YTV-alueella on keskimäärin 39 %, Helsingin niemelle suuntautuvilla matkoilla ruuhka-aikoina jopa 70 %. Tampereella osuus on noin 19 %, Turussa 17 % ja Oulussa 9 %.

Pysyvää kilpailukykyä joukkoliikenteeseen

HKL:n ja YTV:n tilaajaorganisaatiot yhdistetään uudeksi Helsingin seudun liikenneorganisaatioksi vuoden 2010 alussa. Joukkoliikenteen lainsäädäntöä uudistetaan 3.12.2009 mennessä, jolloin EU:n palvelusopimusasetus astuu voimaan. Tampereen, Turun ja Oulun kaupunkiseuduilla joukkoliikenteen hoitoalue laajenee naapurikuntiin, mikäli kunnat päättävät perustaa seudullisen viranomaisen.

Valtio ei ole rahoittanut suurten kaupunkien joukkoliikennettä Oulua lukuun ottamatta. Suuret kaupungit käyttivät vuonna 2007 yhteensä noin 135 miljoonaa euroa suoraan joukkoliikennetukeen.

YHTEYDET MUIHIN KORTTEIHIN

Suurten kaupunkiseutujen kehittämistoimenpiteisiin liittyvät myös korteissa 4-10 esitetyt toimenpiteet, joiden vaikutukset vahvistavat edellä mainittuja vaikutuksia.

VAIKUTUKSET

Matkustajat saavat parempaa joukkoliikennepalvelua, kun tarjontaa ja turvallisuutta parannetaan. Lipun hinnat säilyvät edullisina ja lippujärjestelmää kehitetään yhtenäisemmäksi kaupunkiseuduilla.

Joukkoliikenteen kilpailukyky henkilöautoliikenteeseen nähden paranee, mikä houkuttelee lisää matkustajia joukkoliikenteeseen. Myönteiset vaikutukset kohdistuvat henkilöautoliikenteen suoritteiden vähenemiseen (noin 70 -100 miljoonaa kilometriä) kautta energiankulutuksen ja päästöjen vähenemiseen. Joukkoliikenteen kulkutapa-osuus kasvaa Helsingin seudulla noin 2 prosenttiyksikköä ja muualla 2,6 - 3 prosenttiyksikköä. Matkustajamäärät lisääntyvät pitkällä aikavälillä 15-20 miljoonalla matkalla vuodessa.

RAHOITUS

Valtio osallistuu suurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen palvelutason ja kilpailukykyyn parantamiseen yhdessä kuntien kanssa. Vuonna 2009 valtio rahoittaa suurten kaupunkien (YTV-alue, Tampere ja Turku) joukkoliikennettä 5 miljoonalla eurolla. Arvio valtion ja kaupunkiseutujen kehittämisohjelman mukaisesta rahoitustarpeesta on yhteensä 25 M€ v. 2010, 40 M€ v. 2011 ja siitä eteenpäin 50 M€/v. Valtion tuen osuus voi olla korkeintaan puolet tästä. Valtion rahoituksen edellytyksenä on kunnan samansuuruinen panostus joukkoliikenteen kilpailukykyyn lisäämiseen.

KEHITTÄMISPOLKU

I vaihe: 2009

Tehtävä: Kaupunkiseudut määrittelevät tavoitteet joukkoliikenteen kulkutapaosuudelle esim. liikennejärjestelmäsuunnitelmien yhteydessä. Suurten kaupunkiseutujen valtionrahoitus suunnataan kaupunkiseutujen määrittelemiin kehittämis-toimenpiteisiin, joilla parannetaan joukkoliikenteen palvelutasoa ja kilpailukykyä.

Vastuut: LVM käynnistää yhdessä kaupunkiseutujen kanssa kehittämisohjelmien laatimisen vuonna 2009. Pääkaupunkiseudun kehittämisohjelman laatiminen on käynnistetty jo vuonna 2008. Alueellinen vastuu on kaupungeilla ja YTV:llä.

Rahoitus: Valtion talousarviossa on varattu 5 miljoonaa euroa suurten kaupunkiseutujen (pääkaupunkiseutu, Tampere, Turku) joukkoliikennetukeen. Tuki jaetaan seuduille asukasmäärien suhteessa. Oulun paikallisliikennettä rahoitetaan vuonna 2009 edelleen lääninhallituksen käytössä olevilla määrärahoilla. Kaupungit lisäävät omaa joukkoliikenteen rahoitustaan vastaavasti.

II vaihe: 2010-2013

Tehtävä: Palvelutason parannukset kohdistetaan toimenpiteisiin, joilla palvelua saadaan paremmaksi ja joukkoliikenteen kulkutapaosuutta saadaan kasvatettua (kuten vaiheessa I). Samanaikaisesti parannetaan joukkoliikenteen täsmällisyyttä infraan ja informaatiojärjestelmiin kohdennettavilla kehittämistoimilla. Markkinoidaan palvelujen parannuksia. Varaudutaan raideliikenteen kehittämiseen kaupunkiseudulla.

Vastuut: Kaupungit ja ympäryskunnat, Helsingin seudun liikenne- kuntayhtymä pääkaupunkiseudulla, liikenteenharjoittajat, LVM.

Rahoitus: Valtion rahoitus on yhteensä 15-25 miljoonaa euroa, mikä jaetaan kaupunkiseuduille samalla jakoperusteella kuin vaiheessa I. Helsingin seudulla rahoituksen kohdentamisesta päättää uusi Helsingin seudun liikenneorganisaatio, muilla seuduilla mahdollinen seudullinen viranomainen tai keskuskaupunki. Kaupungit ja kunnat lisäävät omaa joukkoliikenteen rahoitustaan vastaavasti.



Kuva: Seija Pasanen

TOPTEN 2/10
Maaliskuu 2009

Palvelutasoa kaupunkiseutujen liikenteeseen

Suurten kaupunkien lisäksi erityisesti Lahden, Kuopion ja Jyväskylän seuduilla joukkoliikenteen palvelutasoa parannetaan, jotta liikkuminen ilman henkilöautoa helpottuisi ja lisääntyisi. Keskisuuret kaupunkiseudut määrittelevät joukkoliikenteen käytölle ja palvelutasolle täsmälliset koko kaupunkiseutua koskevat tavoitteet. Tavoitteiden saavuttamiseksi liikenne- ja viestintäministeriön käynnistämässä KETJU-hankkeessa laaditaan jokaiselle kaupunkiseudulle kehittämisohjelma, jonka pohjalta kaupunkiseudun kunnat ja liikenne- ja viestintäministeriö sekä alueen muut joukkoliikenteen toimijat solmivat aiesopimuksen.

TAVOITTEET

Tavoitteena on tarjota matkustajille koko työssäkäyntialueen liikkumistarpeita vastaavat, nykyistä paremmat ja mahdollisimman esteettömät joukkoliikennepalvelut. Liikennejärjestelmän ja maankäytön suunnittelun vuorovaikutteisuutta lisäämällä ja joukkoliikennepalveluja kehittämällä tavoitellaan joukkoliikenteen kilpailukykyyn parantamista ja kulkutapaosuuden kasvattamista. Vuositasolla tavoitellaan 5 %:n matkustajamäärien kasvua, mikä tarkoittaa noin 1 miljoonaa lisämatkaa vuodessa.

Joukkoliikenteen houkuttelevuutta lisätään parantamalla jalankulku- ja pyöräilyolosuhteita etenkin keskusta-alueiden pysäkkien, terminaalien ja asemien yhteydessä. Polkupyörien liityntäpysäköinti järjestetään asemille ja bussipysäkeille kysyntää vastaavaksi.

Kuntarajat ylittävällä suunnittelu yhteistyöllä tavoitellaan kaupunkiseuduilla entistä parempaa ja tehokkaampaa joukkoliikenteen kokonaispalvelua.

LÄHTÖKOHDAT, NYKYTILA

Keskisuurissa kaupungeissa tehdään keskimäärin alle 45 joukkoliikennematkaa/vuosi/asukas. Joukkoliikenteen kulkutapaosuus moottoriajoneuvoilla tehdyistä matkoista on enimmillään 10–13 prosenttia.

Liikenne- ja viestintäministeriön käynnistämään KETJU-hankkeeseen osallistuu 15 kaupunkiseutua, joiden alueelliset työryhmät määrittelevät joukkoliikenteen kehittämisen palvelusotavoitteet ja valmistelevat kehittämisohjelmat. Hankkeessa kaupunkiseudut valitsevat joukkoliikenteen kehittämistavoitteeksi joko peruspalvelutasoisen tai sitä paremman ja kilpailukykyisemmän palvelutason. KETJU-työryhmissä ovat edustettuina kaupunkiseudun kunnat, lääninhallitukset, maakuntaliitot, Tiehallinto sekä Ratahallintokeskus.

Palvelutasoa kaupunkiseutujen liikenteeseen

VAIKUTUKSET

Matkustajat saavat parempaa palvelua, kun joukkoliikenteen tarjontaa, lippujärjestelmää, tiedotusta ja markkinointia sekä toimintaympäristöä kehitetään. Kehittämisohjelmien toteuttaminen johtaa kaupunkiseuduilla nykyistä selkeämpään joukkoliikennejärjestelmään ja parempaan joukkoliikennepalveluun.

Joukkoliikenteen kilpailukyky henkilöautoliikenteeseen nähden paranee, mikä houkuttelee lisää matkustajia joukkoliikenteeseen. Myönteiset vaikutukset kohdistuvat henkilöautoliikenteen suoritteiden vähenemisen kautta energiankulutuksen ja päästöjen vähenemiseen. Toimenpiteiden yhteisvaikutuksena arvioidaan keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen matkustajamäärän kasvavan noin miljoonalla lisämatkalla nykytilanteeseen verrattuna.

Joukkoliikenteen kehittämisohjelman muiden kärkihankkeiden toimenpiteiden (matkustajainformaatio, markkinointi, täsmällisyyden parantaminen, joukkoliikennevyöhykkeet) toteuttaminen vahvistaa vaikutuksia matkustajien kokemaan palvelutasoon.

RAHOITUS

Valtio osallistuu keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen palvelutason ja kilpailukykyyn parantamiseen yhdessä kuntien kanssa. Arvio lisärahoitustarpeesta on 10 M€ vuosina 2010-11 ja 20 M€ vuonna 2012 ja siitä eteenpäin. Valtion tuen osuus voi olla korkeintaan puolet tästä. Valtion rahoituksen edellytyksenä on kaupunkiseudun kuntien oma panostus joukkoliikenteen palvelutason parantamiseen.

YHTEYDET MUIHIN KORTTEIHIN

Keskisuurten kaupunkiseutujen palvelutason parantamiseen liittyvät myös korttien 4-10 toimenpiteet. Palvelutasotavoitteiden määrittäminen kytketään kaavoituksen joukkoliikennevyöhykkeisiin (kortti 9). Kävelyn ja pyöräilyn toimintaedellytysten parantaminen keskusta-alueilla ja keskeisillä pysäkeillä parantaa kaupunkiliikenteen houkuttelevuutta (kortti 10). Yhteiskäyttöiset lippujärjestelmät ja keskitetty joukkoliikenteen infoportaali helpottavat matkustamista koko kaupunkiseudulla (kortit 4 ja 5). Kortissa 6 esitetyt joukkoliikenteen nopeuttamiseen ja täsmällisyyden parantamiseen tähtäävät toimenpiteet parantavat kilpailukykyä.

KEHITTÄMISPOLKU

I vaihe: 2009

Tehtävä: KETJU-hankkeessa määritellään vuoteen 2013 asti voimassa olevat uuden joukkoliikennelain velvoitteen täyttävät palvelutasotavoitteet. Kesään 2009 mennessä valmistuvat myös kehittämisohjelmat, joissa määritellään seuraavan 5–7 vuoden toimenpiteet tavoitteiden saavuttamiseksi.

Toimenpiteet kohdistuvat mm.

- seutu- ja paikallisliikenteen tarjonnan palvelutaso puutteiden korjaamiseen
- laatuikäytävien, vaihtopysäkkien ja muun infran parantamiseen
- matkaketjujen sujuvoittamiseen
- maankäyttöön esim. liityntä- ja kävely-yhteyksien parantamiseksi
- lippu- ja infojärjestelmien kehittämiseen
- tiedotuksen ja markkinoinnin tehostamiseen.

Loppuvuodesta 2009 laaditaan mahdolliset aiesopimukset.

Vastuut: LVM on käynnistänyt hankkeen vuonna 2008. Alueellinen vastuu on keskuskaupungilla ja lääninhallituksella.

II vaihe: 2009-2011

Tehtävä: Määritellään palvelutasotavoitteet ja kehittämisohjelmat tavoitteiden saavuttamiseksi myös muille keskisuurille kaupunkiseuduille. Toteutetaan KETJU-alueilla kiireellisimmät kehittämisohjelmien toimenpiteet vaiheen I suunnitelmien mukaisesti.

Vastuut: Toimivaltaiset viranomaiset, kaupunkiseutujen kunnat, lääninhallitukset, Tiehallinto, Ratahallintokeskus. Maakuntaliitot osallistuvat suunnitelmien tekemiseen ja liikenteenharjoittajat toimenpiteiden toteuttamiseen.

III vaihe: 2011-2015

Tehtävä: Toteutetaan joukkoliikenteen palvelutason parannustoimenpiteet kaupunkiseutujen kehittämisohjelmien pohjalta. Päivitetään palvelutasotavoitteet.

Vastuut: Kuten vaiheessa II



(Kuvat Virpi Britschonja Pekka Paloranta.)

TOPTEN 3/10
Maaliskuu 2009

Maaseudulle joukkoliikenteen peruspalvelut

Turvataan pienillä kaupunkiseuduilla ja maaseudulla asuville peruspalvelutasoiset joukkoliikenteen palvelut. Toteutetaan tarvelähtöinen kyytitakuu avoimena joukkoliikenteenä niille, joilla ei ole käytössään muita joukkoliikenne- ja kuljetuspalveluja.

TAVOITTEET

Tavoitteena on kehittää peruspalvelutasoista joukkoliikennettä eli hinnaltaan kohtuullisten, tarvetta vastaavien henkilöliikennepalvelujen saatavuutta pienillä kaupunkiseuduilla ja haja-asutusalueilla

- turvaamalla seudullisia työ- ja opiskelumatkoja palveleva peruspalvelutasoinen joukkoliikenteen palveluverkko
- parantamalla matkaketjujen toimivuutta kaikkien käyttäjäryhmien tarpeita vastaaviksi
- järjestämällä täydentävää, asiointia palvelevaa kutsujoukkoliikennettä ja palveluliikennettä
- toteuttamalla kyytitakuu haja-asutusalueilla (2krt/vko kuntakeskukseen tai taajamaan)
- parantamalla kokonaisvaltaisen suunnittelun koordinoitua ja osaamista kuntien maksamien kuljetusten järjestämisessä

LÄHTÖKOHDAT, NYKYTILA

Joukkoliikenteen kysyntä ja tarjonta ovat vähentyneet merkittävästi maaseudulla. Vakiovuoroliikenteen tarjonta on vähentynyt 2000-luvulla lähes viidenneksellä. Säännöllisen reittiliikenteen toimintedellytykset ovat heikentyneet palvelujen kysynnän vähetessä.

Julkisen liikenteen valtakunnallinen peruspalvelutaso on määritetty, mutta se ei enää kaikkialla toteudu. Puutteita on erityisesti kesäajan liikennepalveluissa.

Noin kolmannes pääkaupunkiseudun ulkopuolella asuvista suomalaisista asuu yli puolen kilometrin päässä runkoliikenteen palveluista ja noin kolmannes yleisten teiden tieverkosta on ilman joukkoliikennepalveluita tai kuntien ostaman liikenteen varassa. Yli puolen kilometrin päässä runkoliikenteen palveluista asuu lähes 200 000 autotonta, joista kolmannes on yli 65-vuotiaita. Tarpeet kuntien sosiaalitoimen järjestämille kuljetuksille lisääntyvät jatkuvasti. Pyrkimyksistä huolimatta koulu- ja sosiaalitoimen erilliskuljetuksia ei ole onnistuttu riittävästi ohjaamaan avoimeen joukkoliikenteeseen.

Maaseudulle joukkoliikenteen peruspalvelut

VAIKUTUKSET

Liikkumisen sosiaalinen tasa-arvo paranee.

Maaseudun matkustustarpeita palvellaan

- julkisen liikenteen peruspalvelutasoisella runkoreitistöllä kuntakeskuksista maakunta- ja seutukeskuksiin siellä, missä liikenteelle on kysyntää
- koulukuljetuksilla, jotka on avattu kaikille avoimiksi ja nivottu joukkoliikennejärjestelmän rungoksi
- muilla alueilla ja hiljaisen kysynnän aikoina edellisiä täydentävällä joustavalla kutsuliikenteellä

Hyväksymällä paikkakunnista ja matkustajamääristä riippuen erilaisia joustavia toteuttamisratkaisuja päästään kevyeen organisaatioon ja asiakaslähtöiseen palveluun. Lakisääteisten kuljetusten kustannusten kasvua pystytään näin hillitsemään.

RAHOITUS

Peruspalvelutasoisen runkoreitistön turvaamiseen arvioidaan tarvittavan vuositasolla noin 4-5 miljoonan euron verran lisärahoitusta. Nykyisen kutsujoukkoliikenteen selvittämisen (benchmarking) kustannusarvio on 100 000 euroa. Kutsuliikenteen järjestämiseen on arviolta varattava 3-4 miljoonaa euroa. Liikennepalvelujen toteuttamisen tarkat kustannukset selviävät toteuttamis-suunnitelmien yhteydessä.

Rahoitusvastuu jakautuu käytön ja valtion tuen myöhemmin päätettävien periaatteiden mukaan kuntien sekä valtion kesken. KELAn korvaamisissa matkoissa KELA saa säästöjä, kun yksittäisiä kuljetuksia voidaan hoitaa entistä enemmän kaikille avoimella joukkoliikenteellä.

KEHITTÄMISPOLKU

I vaihe: 2010 ALUEELLISTEN KOKONAISUUKSIEN KOORDINOINTI

Tehtävä: Alueellisesti otetaan laajempi liikennepalvelukokonaisuus suunnitteluun ja hankintaan. Järjestelmän toiminta edellyttää, että seutukunnassa yksi taho vastaa ja koordinoi kaikkia matkustustarpeita ja joukkoliikennettä. Suunnittelun pohjaksi kerätään tieto matkaketjuista ja kaikista aikatauluista. Selvitetään parhaat käytännöt nykyisin toimivista kutsuliikennejärjestelmistä. Vaikutetaan opetustoimeen siten, että koulujen aloitus- ja lopetusajkoja voitaisiin porrastaa kuljetuspalvelujen tehostamiseksi.

Vastuut: lääninhallitukset LVM:n ohjeistamana järjestävät seutujen joukkoliikenteestä vastaaville henkilöille koulutuksen liikennepalveluiden kokonaisuuden suunnittelusta ja hankinnasta. Liikenteenharjoittajat ja taksiryttäjät kehittävät omalta osaltaan palvelukokonaisuutta. Kuntien vastuulla on opetus-, sosiaali- ja terveystoimen yhteistyön tiivistäminen.

II vaihe: LIIKENNETARPEIDEN KARTOITUS JA SUUNNITTELU v. 2010-2011

Tehtävä: Alueellisen tarjonnan ja kaikkia matkustustarpeita koskevien tietojen pohjalta suunnitellaan runkoliikenteeseen ja koulukuljetuksiin tukeutuva julkisen liikenteen kokonaisjärjestelmä, jota täydennetään kutsuliikenteellä. Varmistetaan kyytitakuun toteutuminen tarpeita vastaavasti.

Vastuut: Toimivaltainen viranomainen (kaupungit, kunnat, lääninhallitukset) vastuuttaa koordinoinnin ja huolehtii siitä, että tehtävän hoitamiseksi varataan riittävät resurssit. Vastuutaho suunnittelee palvelut ja niiden hankinnan tiiviissä yhteistyössä kuntien joukkoliikenteestä ja koulu- ja sosiaalitoimen kuljetuksista sekä lääninhallitusten joukkoliikenteestä vastaavien henkilöiden kanssa. Liikenteenharjoittajat ja taksiryttäjät kehittävät omalta osaltaan palvelukokonaisuutta.

III vaihe: LIIKENNEPALVELUJEN TOTEUTTAMINEN, MARKKINOINTI JA SEURANTA v. 2011-2015

Tehtävä: Toimivaltainen viranomainen järjestää peruspalvelutasoisen joukkoliikenteen kokonaisjärjestelmän matkaketjuineen sekä järjestää sen markkinoinnin ja seurannan. Taajamissa ja haja-asutusalueilla kunnat järjestävät kyytitakuun reittiliikenteellä tai kutsujoukkoliikenteellä, haja-asutusalueella myös takseilla.

Vastuut: Joukkoliikenteen toimivaltainen viranomainen laatii suunnitelman pohjalta palvelujen hankintastrategian. Ratkaisut voivat olla aluekohtaisia. Palvelujen järjestämisvastuu on lääninhallituksilla (v. 2010 elinkeino-, liikenne-, ja ympäristökeskuksilla) ja kunnilla. Markkinointivastuu on liikenteenharjoittajilla.



Kuva: Marja Rosenberg

TOPTEN 4/10
Maaliskuu 2009

Yhdellä matkakortilla helppo matkustaa

Toteutetaan valtakunnallinen yhteensopiva joukkoliikenteen eLippu, joka mahdollistaa sopimusperusteisesti saman matkakortin käytön kauko- ja paikallisliikenteen kulkuvälineissä koko matkaketjulla. eLippu on sähköisesti talletettava toimittajasta riippumaton lippu, joka voidaan tallentaa kertakortille tai matkakorteille ja lukea kaikissa liikennevälineissä. Lippujen lataus tapahtuu kunkin tuotteenomistajan WWW-palvelimesta. Lippu ladataan kortille ja leimataan ao. toimijan ajoneuvojärjestelmissä. Samalla kortilla voi olla koko matkaketju erillisinä, eri toimijoiden lippuina. Myöhemmässä vaiheessa myös taksit voivat tulla kortin kelpoisuuden piiriin.

TAVOITTEET

Tavoitteena on joukkoliikenteen kilpailukyvyyn parantaminen säännöllisillä kaupunkikohtaisten seutulippualueiden ulkopuolelle suuntautuvilla matkoilla. Sama konsepti soveltuu myös satunnaisille matkustajille.

Yhteensopiva lippujärjestelmä helpottaa joukkoliikenteen käyttöä ja lipun ostoa. Sama matkakortti kelpaa kaikilla matkoilla ja kaikissa liikennevälineissä ja siihen voi ostaa lipputuotteita eri toimijoiden lipunmyyntipisteistä. eLippu-järjestelmä lisää myös työsuhdematkalipun käyttömahdollisuuksia.

Eri toimijat voivat kehittää ja myydä lipputuotteita erilaisiin matkustustarpeisiin samaa korttialustaa hyödyntäen. eLippu voidaan tallentaa matkustajan matkakorttiin käytettäväksi liityntälippuna tai erillisenä lippuna. Se voidaan myös tallentaa halvalla kertakorttialustalle käytettäväksi erillisenä lippuna.

Myös osto- ja maksutapojen kehittäminen itsepalvelun, automaattien, matkapuhelimella tapahtuvan lähialuekommunikaatioteknologiaan (NFC- eli Near Field Communication -teknologia) perustuvan maksamisen tai suoraveloituksen suuntaan lisää käytön helppoutta ja laskee lipunmyyntikustannuksia. eLippu on mahdollista ostaa myös tapahtumalipun yhteydessä, mikä laajentaa joukkoliikenteen lipunmyyntikanavaverkkoa.

LÄHTÖKOHDAT, NYKYTILA

Pääkaupunkiseudulla on käytössä bussi-, juna-, metro- ja raitiovaunuliikenteen kattava YTV-alueen matkakorttijärjestelmä, joka uusitaan vuoteen 2014 mennessä. Keski- ja muilla suurilla kaupunkiseuduilla on kaupunkikohtaiset lippujärjestelmät. Tampereella eLippu on jo mahdollista ottaa käyttöön ja Turussa lippujärjestelmää ollaan uusimassa niin, että eLippu on mahdollinen.

Linja-autoliikenteessä on käytössä valtakunnallinen Matkahuollon matkakortti. VR:llä on oma lippujärjestelmänsä, joka toimii paperilipuilla. Sekä Matkahuolto että VR ovat uusimassa omaa järjestelmäänsä lähivuosina.

Yhdellä matkakortilla helppo matkustaa

VAIKUTUKSET

Matkustajat hyötyvät edullisista, koko matkaketjun kattavista lipputuotteista sekä yksinkertaisesta ja helppokäyttöisestä lippujärjestelmästä, kun lipun hankinta ja käyttö helpottuu yhteiskäyttöisen lipun myötä.

Yhtenäisen lippujärjestelmän vaikutuksesta joukkoliikenteen kilpailukyky paranee ja joukkoliikennematkat lisääntyvät. Tästä on seurauksena erityisesti kaupunkiseuduilla liikenteen päästöjen väheneminen. Joukkoliikennejärjestelmän käyttö tehostuu, mistä liikenteenharjoittajat voivat saada kustannushyötyjä. Joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten ja liikenteenharjoittajien välinen yhteistyö ja lippujärjestelmien hallinta ja kehittäminen helpottuvat, kun järjestelmä on toiminnassa. Laitehankinnoissa ja lipunmyynnissä saadaan säästöjä, kun kortin lukijat ovat yhteensopivia ja myynti tapahtuu sähköisesti.

Uusi lippu on otettavissa nopeasti matkustajien käyttöön, koska suuria panostuksia eri toimijoiden omien kokonaisjärjestelmien yhteensovittamiseksi ei tarvita.

RAHOITUS

Rahoitustarve kohdistuu sekä nykyisten järjestelmien päivitykseen että rakennettavien järjestelmien yhteiskäyttöisyyden mahdollistaviin osuuksiin niin, että eLipun toteuttaminen tulee mahdolliseksi.

Palvelun kehittämisen julkinen rahoitustarve on noin 100 000 euroa vuodessa vuosina 2009–2014. Julkinen rahoitus käytetään aluksi selvitystyöhön ja sen jälkeen järjestelmien kehittämiseen. Tämän jälkeen viranomaisille aiheutuu kustannuksia tietojen toimittamisesta. Itse palvelu toimii kaupallisesti ja se on osa eri toimijoiden omia lippujärjestelmiä, joiden kustannukset ovat yhteensä miljoonia euroja.

KEHITTÄMISPOLKU

I vaihe: 2009

Tutkitaan jo kehitetyn eLippu-konseptin soveltuvuus yhteiskäyttöisyyteen ja tehdään mahdollisesti tarvittavat muutokset määrittelyihin. Samalla tutkitaan muut vaihtoehdot. eLippuun perustuvat tuotteet on mahdollista ottaa käyttöön kesästä 2009 alkaen sitä mukaan kun järjestelmät saadaan uusittua tai päivitettyä. Selvityksen pohjalta hankitaan osapuolien yhteinen rahoitus ja määritellään valtionrahoituksen ehdot seuraaville vaiheille.

Vastuut: LVM vastaa selvityksen teettämisestä, mukana Matkahuolto, VR ja YTV ja muut kaupunkiseudut halutessaan.

II vaihe: 2009-2014

Tehtävä: Kaukoliikenteessä matkustajille tarjotaan kertakorttia, jolla voi matkustaa sekä junassa että bussissa. Suurten kaupunkien matkakorttijärjestelmissä otetaan eLippu käyttöön matkailijalippuna. Samalla luodaan valmius käyttää eLippua liityntälippuna muualta seudulle saapuville matkustajille.

Helsingin seudulla uusitaan nykyinen matkakorttijärjestelmä ja samalla ajantasainen matkustaja-informaatiojärjestelmä vuoteen 2014 mennessä. eLippu otetaan käyttöön hankkeen ensimmäisessä vaiheessa vuoden 2009 aikana. Tampereella on jo eLippu käytössä. Turku tulee mukaan 2009-2010.

Laajennetaan yhteiskäyttöisyyttä työssäkäyntialueille vaiheittain lippujärjestelmien uudistamisen yhteydessä ja markkinoidaan yhteiskäyttöisiä lippujärjestelmiä mm. työnantajille työsuhdematkalippuiksi.

Vastuut: Lippujärjestelmien ylläpitäjät, MH, YTV, VR. Lipputuotteiden osalta kaupunkiseutujen kunnat rahoittajina.



Information



TOPTEN 5/10

Maaliskuu 2009

Matkustajan tietopalvelu

Yhdistetään kaikki julkinen liikenne (myös kutsuliikenne, lentoliikenne ja mahdollisesti taksit) samaan internetistä löytyvään palveluun (infoportaaliin), josta matkustaja saa tarvitsemansa tiedot matkaketjun hallintaan ja suunnitteluun. Samasta palvelusta voi varata ja ostaa lipun koko matkalle tai vuokrata auton jollekin matkaketjun osalle.

Tavoitteena on tehdä palvelusta helppokäyttöinen kaikille käyttäjäryhmille ja kannattava portaalin pitäjälle, matkustajalle ja liikennöitsijöille. Infoportaaliin voidaan lisätä esimerkiksi sää- tai päästötietoja. Samasta tietokannasta tarjotaan tietoa myös esimerkiksi matkustajan matkapuhelimeen.

TAVOITTEET

Internetistä löytyvän matkustajan infoportaalin kehittäminen lisää ja helpottaa joukkoliikenteen käyttöä:

- liikennemuotojen yhteistyö ja matkaketjujen aikataulu- ja hintatiedot löytyvät samasta lähteestä
- esteettömyystiedot lisätään palveluun ja mahdollistetaan käyttäjän oma profilointi
- ajantasainen tieto, poikkeustiedot sekä karttatiedot saatavissa
- lippujärjestelmän kattavuus, yhteiskäyttöisyys ja hinnoittelu koko matkaketjulla
- lipun oston helppous (esim. reittihaun tai majoitusvarauksen yhteydessä)

LÄHTÖKOHDAT, NYKYTILA

Matkaketjujen hakuun on olemassa Destia Oy:n ylläpitämä Matka.fi -portaali, jossa on valtakunnalliset juna-, bussi- ja kävely-yhteydet sekä paikallisliikenteen yhteydet seuraavilla alueilla:

- Pääkaupunkiseutu (Helsinki, Espoo, Kauniainen, Vantaa, Kerava, Kirkkonummi)
- Turku ja Oulu seutukuntineen
- Tampere, Joensuu, Kotka, Lappeenranta, Mikkeli ja Kouvola.

Palvelun maantieteellinen kattavuus on vielä puutteellinen. Palvelussa ei ole lentoyhteyksiä eikä linkkejä kutsujoukkoliikenteeseen ja taksipalveluihin. Lipun ostoa ei ole mahdollista. Myöskään esteettömyys- ja poikkeustietoja ei ole liitetty palveluun.

Joukkoliikenteen toimijoilla on omat infoportaalinensa. Esimerkiksi YTV:n reittioppaassa on myös pyöräilyyn reittihaku ja siihen on tulossa myös pysäkkien esteettömyysluokitus.

Matkustajan tietopalvelu

VAIKUTUKSET

Matkustaja saa helposti tiedon yhdestä paikasta matkustusvaihtoehdoista ja lippujen hinnoista. Matka.fi-infoportaalilla on seuraavia vaikutuksia:

- helpottaa joukkoliikenteen käyttöä
- joukkoliikenteen matkustajamäärät kasvavat, jolloin lipputulot ovat vuodessa 1–2 miljoonaa euroa suuremmat
- joukkoliikenteen käyttäjille tulee aika- ja kustannussäästöjä 1–2 miljoonaa euroa vuodessa
- liikenteen vuotuiset ulkoiset kustannukset (päästö- ja onnettomuuskustannukset) vähenevät muutamalla sadalla tuhannella eurolla.

RAHOITUS

Palvelun kehittämisen ja ylläpitämisen vuotuinen kustannus on suuruusluokaltaan 500 000 euroa. Julkista rahoitusta tarvitaan kehitystyöhön vuosina 2009–2014 noin 100 000 euroa vuodessa. Tämän jälkeen viranomaisille aiheutuu kustannuksia tietojen toimittamisesta. Itse palvelu toimii kaupallisesti, mutta sen tukeminen rahallisesti olisi jatkossakin viranomaisten tavoitteita edistävää toimintaa.

KEHITTÄMISPOLKU

I vaihe: REKISTERI (2009–2010)

Tehtävä: Toimivaltaiset viranomaiset huolehtivat aikataulutiedon päivittämisestä säännöllisesti valtakunnalliseen rekisteriin (VALLU), jossa on myös markkinaehtoisien liikenteen tiedot. VR:llä ja YTV:llä on oma rekisterinsä. Palveluun täydennetään puuttuvat yhteys- ja aikataulutiedot myös kutsuliikenteestä.

Vastuut: Rekisterin kehittämistyö rahoitetaan liikenteen hallinnonalan T&K-varoista. Viranomainen (toimivaltaiset viranomaiset, lääninhallitus) vastaa tiedon kokoamisesta portaalin käyttämiin tietokantoihin ja tietojen oikeellisuudesta. YTV, VR ja Matkahuolto ja mahdolliset muut osapuolet osallistuvat tiedonhankintaan.

Portaalin ylläpitäjän mahdollinen oma kehitystyö on erotettava julkisrahoitteisesta kehitystyöstä.

II vaihe: ON-LINE PORTAALI 1.0 (käynnistyy 2010–12)

Tehtävä: Helsingin seudun reittioppaaseen lisätään ajantasainen info. VR:n reaaliaikainen info ja häiriötiedot lisätään palveluun, samoin esteettömyystiedot sitä mukaa kun niitä on saatavilla.

Aloitetaan lippujen osto- ja varausportaalin kehittämishanke tulevien kaupallisten järjestelmien tueksi. Työn tuloksena on kehittynyt Matka.fi, jossa piipahdetaan liikennöitsijöiden järjestelmissä ostamassa lippuja ja palataan yhteiseen ostoskoriin.

Matkaketjuaalennus on mahdollinen mainosrahoituksella ja operaattoreiden tuella. Motiivina on kysynnän lisäys.

Vastuut: Järjestelmä kehitetään avoimeksi, jolloin palvelun ydin voidaan antaa useammankin yrityksen käyttöön liiketoiminnan pohjaksi. YTV, VR, Matkahuolto ja muut osapuolet vastaavat oman osionsa kehitystyöstä. Mahdollistetaan mainostajien ja muiden palvelujen kuten matkailuun liittyvien palvelujen kytkentä portaaliin.

III vaihe: ON-LINE PORTAALI 1.1 (2015 mennessä)

Tehtävä: Kaupallinen järjestelmä ja palvelu, joka on ajantasainen (oikea hinta, lippujen osto). Voi syntyä useita portaaleja – viranomainen tarjoaa rekisterit ja kehitysprojektissa syntyneen pohjan vapaasti käytettäväksi. Lipun osto on linkitetty kunkin operaattorin omaan lipunmyyntijärjestelmään. Lippuun sisältyy ajantasainen liikennetiedotus matkapuhelimeen.

Vastuut: Viranomainen tarjoaa rekisterit ja kehitysprojektissa syntyneen pohjan vapaasti käytettäväksi kaikille halukkaille palveluntarjoajille. Huolehditaan siitä, että tieto on helposti matkustajien saatavilla.



TOPTEN 6/10

Maaliskuu 2009

Sujuvaa ja täsmällistä joukkoliikennepalvelua

Matkustajille tarjotaan täsmällistä ja nopeaa palvelua. Joukkoliikenteen kilpailukykyä parannetaan nopeuttamalla bussiliikennettä keskustan sisääntuloväylillä ja muilla laatuikäytävillä, sujuvoittamalla vaihtoja sekä henkilöautoliikenteen hinnoittelulla pysäköinti- ja mahdollisten ruuhkamaksujen keinoin. Nopeuttamistoimenpiteinä toteutetaan liikennevaloetuksia, bussikaistoja ja ajantasaista informaatiota matkustajille. Matkaketjujen sujuvuutta parannetaan ottamalla vaihtopaikkojen suunnittelussa huomioon lyhyet kävelyetäisyydet, säältä ja ilkeivallalta suojatut odotustilat, katkeamaton informaatio ja opastus liikennevälineestä toiseen. Lisäksi aikataulut sovitetaan yhteen vaihtoaikojen lyhentämiseksi.

TAVOITTEET

- Tavoitteena on joukkoliikennepalvelujen matka-ajan lyhentäminen ja aikataulujen täsmällisyyden parantaminen. Katu- ja tieverkkoon tehtävillä parannustoimenpiteillä tavoitellaan bussiliikenteen nopeuttamista ja joukkoliikenteen luotettavuuden ja täsmällisyyden parantamista.
- Tavoitteena on samalla matkustajapalvelun parantaminen ajantasaisella ja häiriöinformaatiolla.
- Joukkoliikenteen kilpailukykyyn voidaan vaikuttaa myös varaamalla keskustojen julkista tilaa enemmän jalankulkijoille ja pyöräilijöille ja ohjaamalla henkilöautot tilan käytön mukaan hinnoiteltuihin pysäköintilaitoksiin.

LÄHTÖKOHDAT, NYKYTILA

Matka-aika sekä palvelujen luotettavuus ja täsmällisyys ovat matkustajan kannalta keskeisiä palvelutasotekijöitä, jotka heikentyvät liikenteen ruuhkautuessa. Ruuhka-aikoina bussiliikenteen nopeus alenee katuverkossa jopa alle 20 kilometriin tunnissa, kun vapaassa liikennetilanteessa kaupunkien sisääntuloväylillä voidaan ajaa nopeusrajoitusten mukaisesti. Ongelma koskee sekä paikallis- että kaukoliikennettä.

Helsingissä on saavutettu sekä bussi- että raitiovaunuliikenteessä merkittäviä säästöjä ajoajoissa ja liikennöintikustannuksista varustamalla liikennevälineet paikannuslaitteilla, joiden avulla voidaan antaa liikennevaloissa joukkoliikenteelle etuisuuksia. Samasta järjestelmästä voidaan antaa matkustajille ajantasaista aikataulutietoa.

ÄLLI-tutkimusohjelmassa on käynnissä useita kaupunkeja koskeva hanke, joka tähtää standardoituun järjestelmään, jolla liikennevaloetuksia voidaan toteuttaa. Myös YTV:n matkakortti- ja informaatiojärjestelmän uudistamiseen tähtäävä projekti tavoittelee koko pääkaupunkiseudun joukkoliikennevälineiden varustamista paikannuslaitteilla, joiden avulla bussi- ja raitiotieliikennettä voidaan nopeuttaa ja palvelujen täsmällisyyttä parantaa.

Sujuvaa ja täsmällistä joukkoliikennepalvelua

VAIKUTUKSET

Matkustajan matka-aika lyhenee ja palvelun luotettavuus paranee.

Joukkoliikenteen nopeuttaminen ja täsmällisyyden parantaminen parantaa palveluja, imagoa ja houkuttelevuutta ja sitä kautta lisää joukkoliikenteen käyttöä. Siirtymä henkilöautoliikenteestä joukkoliikenteeseen vähentää liikenteen päästöjä.

Bussiliikenteen nopeuttaminen tehostaa liikennöintiä ja säästää kustannuksia, mikä mahdollistaa palvelutason parantamisen.

RAHOITUS

Suurten kaupunkien linja-autoliikenteen seurannan ja etuisuuksien kehittäminen edellyttää kaikkiaan muutamien miljoonien eurojen investoinnit ajoneuvolaitteisiin ja valo-ohjauksen muutoksiin. Liityntäpysäköintipaikkojen kehittämisohjelman rahoitustarve Helsingin seudulla on noin 2 miljoonaa euroa vuodessa. Muun maan tarpeista ei ole vastaavaa arviota.

Valtio osallistuu liityntäpysäköintipaikkojen rakentamiseen Ratahallintokeskuksen ja Tiehallinnon kautta. Liikennevaloetuisuuksien ja reaaliaikaisen informaation lisäämisen investointeihin voidaan harkita valtion tukea osana kaupunkiseutujen joukkoliikenteen kehittämisohjelmia (kortit 1 ja 2).

KEHITTÄMISPOLKU

I vaihe: 2009 alkaen

Tehtävä: Suunnitellaan ja toteutetaan bussikaistoja kaupunkikeskustojen sisääntuloväylillä. Toteutetaan liikennevaloetuudet. Tehostetaan bussikaistojen valvontaa esim. kameravalvonnalla.

Kaupunkiseuduilla voidaan välittömästi parantaa joukkoliikenteen vaihtopaikkojen laatua jo laadittujen tai käynnistettävien suunnitelmien perusteella sekä toteuttaa liityntäpysäköintipaikkoja tiheästi liikennöidyillä asemilla ja pysäkeillä. Sovitaan yhteistyömallista, jolla liityntäpysäköintipaikat toteutetaan ja ylläpidetään.

Ohjataan pysäköintipaikkojen toteuttamista ja hinnoittelua niin, että se parantaa joukkoliikenteen kilpailukykyä.

Vastuut: Infran osalta kaupungit, RHK, Tiehallinto, kaluston ja laitteiden osalta liikenteenharjoittajat. LVM osallistuu toimintamallien kehittämiseen. Liityntäpysäköinnin kehittämisen osapuolia ovat myös kaupan ja palveluiden edustajat. Valvonta kuuluu poliisin tehtäviin.



II vaihe: Joukkoliikennepalvelut täsmälliseksi ennen mahdollisten ruuhkamaksujen käyttöönottoa

Tehtävät: Selvitetään ruuhkamaksujen käyttöönotto yhtenä mahdollisuutena vähentää ruuhkia ja liikenteen päästöjä. Arvioidaan mahdollisten ruuhkamaksujen vaikutukset joukkoliikenteen täsmällisyyden parantamiseen ja joukkoliikenteen tarjonnan lisäämiseen. Varmistetaan, että joukkoliikennepalvelut ovat kunnossa ja tarjoavat kilpailukykyisen vaihtoehdon, jos henkilöautoilulle asetetaan uusia maksuja tai rajoituksia.

Vastuut: LVM, RHK, Tiehallinto, kaupungit, kunnat, YTV.



TOPTEN 7/10

Maaliskuu 2009

Helposti kaukoliikenteeseen

Matkustajille tarjotaan paremmat liityntämahdollisuudet kaukoliikenteen verkkoon hyvin varustettujen pysäkkien, sujuvien saatto- ja noutojärjestelyjen sekä liityntä-pysäköinnin avulla. Kaukoliikenteen yhteysvälit kaikilla valta- ja kantateilla sekä rataverkolla selvitetään tavoitteena rakentaa tärkeimmille kaukoliikenteen pääreiteille ja asemille matkustusta helpottavat vaihto- ja liityntäpaikat. Lisäksi pysäkkien läheisyydessä tarjottavat oheispalvelut parantavat matkustajapalveluja ja kaukoliikenteen houkuttelevuutta.

TAVOITTEET

Tavoitteena on parantaa matkaketjujen toimivuutta pitkämatkaisessa joukkoliikenteessä sekä

- lisätä kaukoliikenteen houkuttelevuutta ja palvelutasoa
- helpottaa kaukoliikenteen saavutettavuutta eri kulkutavoilla
- edistää matkustajien esteetöntä liikkumista
- parantaa matkustajien turvallisuutta ja vaihtojen sujuvuutta
- parantaa valta- ja kantateiden sekä rataverkon asemapalveluja, pysäkkijärjestelyjä ja liityntä pysäköintimahdollisuuksia
- parantaa kaukoliikenteen imagoa

LÄHTÖKOHDAT, NYKYTILA

Kaukoliikenteen asemien ja terminaalien pitää olla helposti löydettävissä ja tunnistettavissa. Laajenevien kaupunkiseutujen asukkaiden liikkumistarpeet ja ruuhkautuva liikenne luovat kysyntää kaukoliikenteelle myös keskusta-terminaalien ulkopuolella.

Valta- ja kantateiden sekä rataverkon alemman tason terminaaliverkon kehittäminen olisi luonteva jatko kaukoliikenteen solmupisteitä kehittäväälle ohjelmalle, jonka tuloksena on jo toteutettu useita matkakeskuksia. Eräillä kaupunkiseuduilla on liikennejärjestelmäsuunnitelmien ja suurehkojen kehittämishankkeiden yhteydessä käynnissä kaukoliikenteen, seudullisen ja paikallisliikenteen yhdistävien vaihtopysäkkien arviointoja.

Tiehallinnon pilottipysäkkien kehittämishankkeen ansiosta on saatu tietoa kaukoliikenteen solmukohtien ongelmista, pääteille toteutettujen liityntäpysäkkien toteutuksesta, toimivuudesta ja kustannuksista. Ratahallintokeskus selvittää parhaillaan Suomeen sopivia rautateiden asema- ja pysäkkiratkaisuja.

Helposti kaukoliikenteeseen

VAIKUTUKSET

Joukkoliikenteen kannalta tärkeimmille pääteiden yhteysväleille rakennetaan noin 100 korkealaatuisen ja hyvätaoisena ylläpidetyn liityntäpysäkin verkko. Rataverkolla asemien palveluja ja liityntäpysäköintiä kehitetään. Toimenpiteiden seurauksena kaukoliikenteen matkakettujen palvelutaso paranee. Hankkeessa osoitetaan myös liityntäyhteyksien toiminnan ja joukkoliikenteen sujuvoittamisen kehittämistarpeet ja yhdistetään pysäkipalveluita muihin tienvarsipalveluihin. Palvelun kokonaislaadun paranemisen voidaan arvioida lisäävän kaukoliikenteen kysyntää.

RAHOITUS

Tarveselvitykseen varataan yhteensä 400 000 euroa, josta valtion osuus on noin puolet.

Kaukoliikenteen linja-autopysäkin rakentamisen (molemmat suunnat) kustannus on noin 200 000 euroa. Koko investointiohjelman kustannusarvio on yhteensä 20 miljoonaa euroa (vuosina 2009–2015) eli keskimäärin noin 3 miljoonaa euroa vuodessa.

Radanpidon rahoitustarve henkilöliikenteen asemien palvelutason parannustoimille hahmottuu suunnittelun edetessä.

KEHITTÄMISPOLKU

I vaihe: TARVESELVITYS (2009)

Tehtävä: Toteutetaan koko maan kattava yhteysvälikohtainen tarveselvitys pysäkkien ja asemien parantamistarpeesta. Arvioidaan kehittämistarve, kustannukset ja vaikutukset joukkoliikenteen näkökulmasta. Tehdään ehdotus toteutettavista kohteista.

Vastuut: Tarveselvityksen koordinointi toteutetaan valtion ja kuntien yhteistyönä. Liikenteenharjoittajat kytketään tiiviisti mukaan suunnitteluun. Päävastuu solmukohtien kehittämisessä ja ylläpidossa on linja-autoalan ja rautatieliikenteen toimijoilla, mutta käytännössä vastuu jakautuu hyvin monelle osapuolelle, jotka osallistuvat suunnitteluun.

Alueita pyydetään ilmoittautumaan mukaan valtakunnalliseen tarveselvitysvaiheeseen oman mielenkiintonsa ja aikataulunsa mukaan.

II vaihe: TIE- JA RAKENNUS-SUUNNITELMAT SEKÄ LIIKENNE-SUUNNITELMAT (2010-2012)

Tehtävä: Laaditaan tarveselvityksen mukaisessa järjestyksessä rakennussuunnitelmat pysäkkien ja niiden liityntäyhteyksien toteuttamisesta. Suunnitelmien osana tehdään selvitys siitä, miten pysäkki-informaatio tullaan hoitamaan ja kuka siitä vastaa.

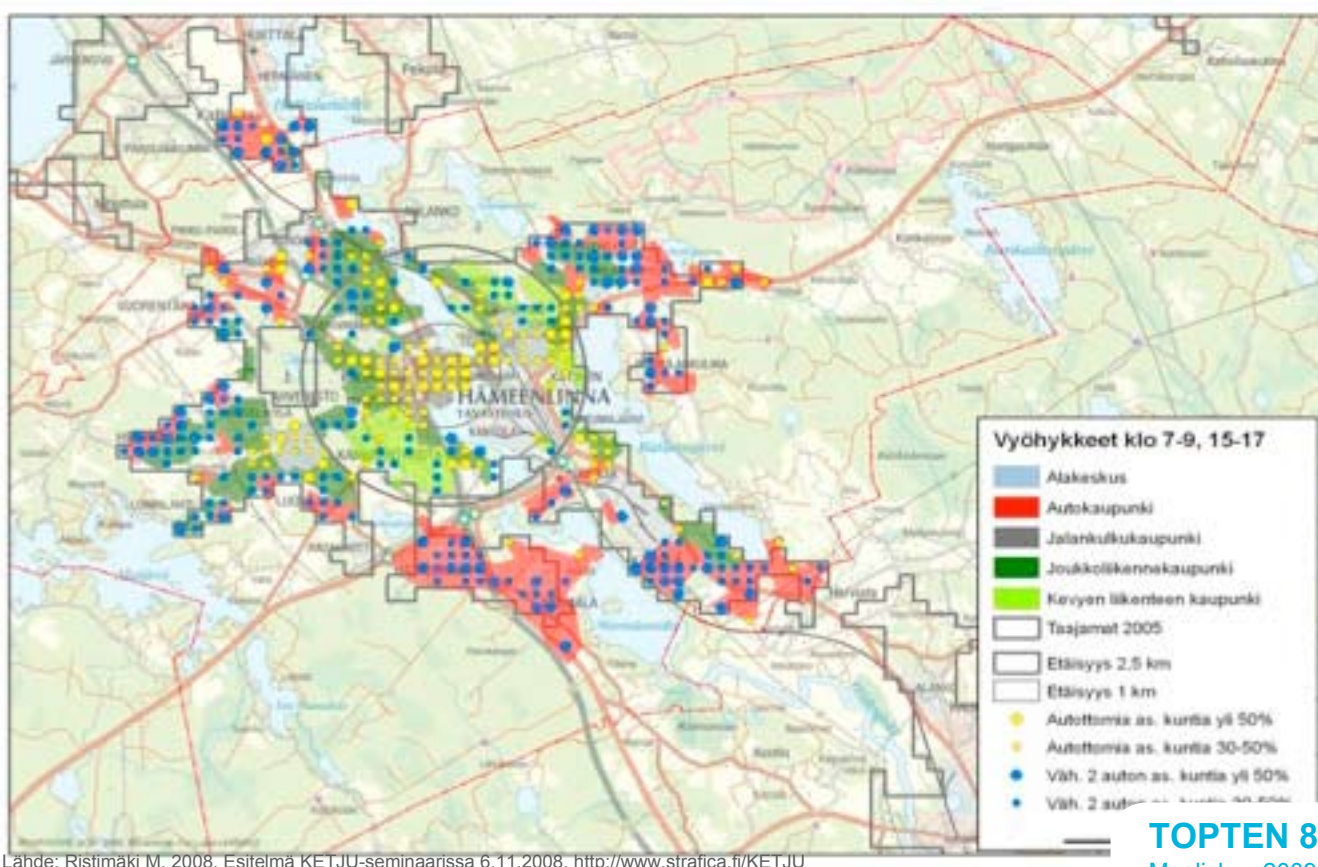
Vastuut:

- Alueelliset tahot, Tiehallinto: tie- ja rakennussuunnitelmat, RHK: asema-suunnitelmat
- Lääninhallitukset ja tiepiirit yhdessä kuntien ja liikennöitsijöiden kanssa: liikennesuunnitelmat.

III vaihe: PYSÄKKIEN TOTEUTTAMINEN (2011-2015)

Tehtävä: Toteutetaan pysäkit palveluineen, opastuksineen sekä aikataulu- ja reittitiedotuksineen. Suunnitelmat toteutetaan vähitellen alueiden aikataulujen mukaan. Tavoitteena on valta- ja kanteiden liityntäpysäkkijärjestelmän valmistuminen vuoteen 2015 mennessä.

Vastuut: Pysäkkien toteuttamisesta vastaavat rakennussuunnitelmien jälkeen tiepiirit ja TH/RHK, katuverkossa kunnat. Pysäkkien ja asemien liikennepalveluista vastaavat liikenteenharjoittajat.



Lähde: Ristimäki M. 2008. Esitelmä KETJU-seminaarissa 6.11.2008. <http://www.strafica.fi/KETJU>

TOPTEN 8/10
Maaliskuu 2009

Joukkoliikennevyöhykkeet kaavoitukseen

Määritellään maakunta- ja yleiskaavoituksen yhteydessä selkeät vyöhykkeet, joissa joukkoliikenne on priorisoitu ja joissa on kaupunkiseudulla kilpailukykyisin palvelu joukko- ja kevyessä liikenteessä. Vyöhykkeen alueella tarjotaan merkittävästi parempaa joukkoliikenteen palvelutasoa kuin muualla. Palvelutaso määritellään selkeästi vuoroväleinä ja tavoitteet asetetaan esimerkiksi joukkoliikenteen kulkutapaosuutena määrättyjen suuntien matkoista. Samalla hyväksytään, että kunnan alueilla on eritasoisia joukkoliikennepalveluja ja resurssit on keskitetty joukkoliikennevyöhykkeille. Myös joukkoliikenteen laatuikätyvien kehittämis- ja nopeuttamistoimenpiteet kohdennetaan joukkoliikennevyöhykkeille.

Kun vyöhykkeet on rajattu, reuna-alueita voidaan pikku hiljaa kehittää ja vaikutusalueita laajentaa. Näin toimiva kokonaisuus säilyy asemakaavatasollakin ja palvelutaso laajenee vähitellen käyttöasteen kasvaessa.

TAVOITTEET

Tavoitteena on edistää maankäytön- ja liikennejärjestelmäsuunnittelun vuorovaikutusta sekä joukko- ja kevyen liikenteen huomioon ottamista kaavoituksessa. Taustalla ovat tavoitteet joukko- ja kevyelle liikenteelle edullisen maankäytön kehittämisestä ja näiden kulkutapojen osuuden kasvusta.

Joukko- ja kevytliikennekaupungin vyöhykkeillä on tavoitteena tarjota henkilöauton kanssa kilpailukykyistä joukkoliikennepalvelua. Vyöhykkeille pyritään sijoittamaan joukkoliikennepalveluita edellyttävät toiminnot ja palvelut. Alueita myös markkinoidaan kuntalaisille ja yrityksille tavoitteena lisätä joukkoliikenteen käyttöä, mikä edelleen mahdollistaa palvelutason parantamisen kysynnän kasvaessa.

LÄHTÖKOHDAT, NYKYTILA

Liikenneturvallisuutta sekä joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä parannetaan valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti. Lisäksi yhdyskuntarakennetta kehitetään siten että palvelut ja työpaikat ovat hyvin eri väestöryhmien saavutettavissa ja mahdollisuuksien mukaan asuinalueiden läheisyydessä, jolloin henkilöautoliikenteen tarve on mahdollisimman vähäinen. Runsasta henkilöliikennettä aiheuttavat toiminnot veloitetaan sijoittamaan joukkoliikenteen palvelualueille.

Kuopiossa kaavoituksen lähtökohtana on jo pitkään ollut jako joukkoliikenne-, jalankulku- ja autokaupunki-vyöhykkeisiin. Suomen ympäristökeskus on kehittänyt menetelmää, jolla nykyisen joukkoliikenteen tarjonnan ja YKR-aineiston perusteella voidaan analysoida alueiden palvelutasoa joukkoliikenteen kannalta.

Joukkoliikennevyöhykkeet kaavoitukseen

VAIKUTUKSET

Pitkällä tähtäimellä vyöhykemenetelmän käyttö kaavoituksen ja maankäytön suunnitelmien arvioinnissa takaa perustan liikennejärjestelmän toimivuudelle sekä kevyt- ja joukkoliikenteen kulkutapaosuuden nostamiselle kaupunkiseuduilla.

Asukkaat ja yritykset saavat asuinpaikkaansa tai toimipaikkaansa valitessaan ennakkoon tiedon siitä, minkä tasoista liikennepalvelua alueella tullaan tarjoamaan. Pitkällä aikavälillä luodaan perusta koko kaupunkiseudun hyvälle joukkoliikennepalvelulle.

Joukkoliikennepalveluiden kehittämisen kohdentaminen joukkoliikennevyöhykkeille parantaa joukkoliikenteen kilpailukykyä, tehokkuutta ja kehittämistoimien vaikuttavuutta. Järjestelmän jäsentyminen johtaa säästöihin yhdyskuntatekniikan ja liikenteen investoinneissa (pysäköintialueet, katuverkko).

RAHOITUS

Vyöhykeajattelun määrittelytyöhön on virkamiestyön lisäksi varattava noin 100 000 euroa ostopalveluihin vuosina 2009–2011. Yksityiskohtaisen ohjeistuksen laadinnan rahoitustarve ostopalveluna on noin 100 000–150 000 euroa. Rahoittajina ovat ympäristöministeriö ja liikenne- ja viestintäministeriö yhdessä.

Vyöhykemäärittelyjen käyttöönotto kytketään valtion joukkoliikennerahoituksen kriteereihin siten että rahoitusta suunnataan osin vyöhykeajattelun perusteella kehitettävälle yhteyksille.

Ympäristöhallinnon ja kuntien vastuulla on kaavoittajien kouluttaminen ja yhteistyömallien luominen joukkoliikenteen asiantuntijoiden ja vastuutahon sekä kaavoittajien välillä.

KEHITTÄMISPOLKU

I vaihe: 2009-2011

Tehtävä: YM ja LVM valmistelevat kaavoittajille ja ympäristöhallinnolle ohjeet siitä, miten vyöhykeajattelu tulee huomioiduksi maankäytön selvityksissä, suunnitelmien ja kaavojen arvioinnissa sekä joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteissä. YM tehostaa kaavaohjausta välittömästi uusien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden perusteella. Kaavoittajien ja joukkoliikenteen järjestäjien välille lisätään yhteistyövelvoitteita niin että suunniteltu joukkoliikenteen palvelutarjonta ja sen vaikutukset liikkumistapoihin raportoidaan kaavoissa.

Määritellään palvelutasovyöhykkeet työssäkäyntialueittain kaavoitusta varten valituilla pilotointiseuduilla.

Vastuut: YM, LVM, kunnat ja toimivaltaiset viranomaiset palvelutasomäärittelyn osalta.

II vaihe: 2012 alkaen

Tehtävä: Tehostetaan ohjeistusta vaiheen I toimenpiteiden saattamisesta kuntien yleiseen kaavoituskäytäntöön. Ohjeiden soveltaminen käytäntöön.

Aloitetaan alueiden keskinäinen benchmarkkaus siitä, miten ohjeiden soveltaminen on vaikuttanut toisaalta kaavoituskäytäntöihin ja toimintojen sijaintiin suhteessa joukkoliikenteen tarjontaan ja toisaalta joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteiden toteuttamiseen.

Valitaan kehitetyn toimintamallin testaukseen jokin pilottialue niiltä kaupunkiseuduilta, joilla määritellään joukkoliikenteen palvelutavoitteet korttien 2-3 mukaisesti.

Vastuut: YM, LVM, kaupungit, kunnat



TOPTEN 9/10

Maaliskuu 2009

Joukkoliikenne tutuksi

Luodaan yleispätevä konsepti joukkoliikenteen matkaketjujen markkinointiin sekä pilotoidaan konsepti pääkaupunkiseudulla. Markkinointikonseptin avulla voidaan tiedottaa ja markkinoida joukkoliikennejärjestelmän yksittäisiä kohteita (kuten runko- ja paikallisliikenteen yhteentoimivuutta) tai tietyn alueen palveluja kokonaisuudessaan. Konseptia voidaan hyödyntää esimerkiksi silloin, kun kunta haluaa markkinoida joukkoliikennettä asukkailleen tai profiloitua joukkoliikennemyönteiseksi.

Markkinointikonseptin olennaisia piirteitä ovat kohdentaminen ja jatkuvuus. Pohjana voi olla kolmiulotteinen imagomatriisi, jossa akseleina ovat liikkujaryhmät (kuten pääsääntöiset autoilijat, joukkoliikenteen käyttäjät, monipuoliset käyttäjät), matkatyyppit (kuten työmatka, vapaa-ajanmatka, asiointimatka) ja liikkujan toimialue. Markkinoinnin sisältö ja tavat vaihtelevat kohderyhmän mukaan, jolloin tehokkuus paranee. Markkinoinnista tehdään jatkumo, jolloin se on toistuvaa ja tarpeiden mukaan päivittyvää.

TAVOITTEET

Markkinointikonseptin tavoitteet ovat:

- matkaketjujen ja joukkoliikenteen ammattimainen markkinointi kokonaisuutena
- joukkoliikenteen ja sujuvien matkaketjujen imagon luonti ja ylläpito

- markkinoinnin ja tiedotuksen jatkuvuuden ja yhteistyön takaaminen
- kaikkien liikkujien tavoittaminen ja heidän kulkutapavalintoihinsa vaikuttaminen siten, että joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa sekä kaupunkiseutujen liikenteessä että pidemmällä matkoilla.

LÄHTÖKOHDAT, NYKYTILA

Joukkoliikenteen markkinointi on organisoitu toimijakohtaisesti eikä sitä täten ole toteutettu kokonaisuutena. Joukkoliikenteen markkinointi on keskittynyt pääasiassa tiedotukseen eli markkinointiviestintään. Suurilla toimijoilla on laajempaa omaa markkinointia, mutta mikään taho ei toistaiseksi huolehdi matkaketjujen kokonaismarkkinoinnista.

Joukkoliikenteen markkinoinnissa on Joukkoliikenteen tutkimusohjelmassa laaditun ”Markkinoinnilla matkustajia” (LVM 2:2008) -raportin mukaan oltava seudullinen ja seudullista laajempikin näkökulma. Ihmisten liikkumisella ei ole hallinnollisia rajoja. Lisäksi monen toimijan pienehköistä resursseista voi yhdessä syntyä kohtalaisen suuret resurssit.

Joukkoliikenne tutuksi

VAIKUTUKSET

Tutkimusten mukaan joukkoliikennejärjestelmien palvelujen parannuksilla ja niiden markkinoinnilla voidaan tapauskohtaisesti saada aikaan seuraavia vaikutuksia:

- joukkoliikennejärjestelmän brändäys voi yhdessä alueellisesti kohdennetun kampanjan kanssa kasvattaa matkustajamääriä jopa 45 %
- liikennekäytäväkohtaisessa markkinointikampanjassa ilman tarjonnan muutoksia on matkustajamäärien kasvu voinut olla 30 %
- henkilökohtaisella markkinoinnilla on voitu kasvattaa joukkoliikenteen kulkutapaosuutta jopa 9 %
- linjakohtaisen brändäyksen tulos voi olla parhaimmillaan suuruusluokkaa 10–30 %
- entuudestaan heikosti kannattavien tai heikosti tunnettujen linjojen brändäys voi lisätä niiden kysyntää vielä enemmän, jopa 70 %.

RAHOITUS

Markkinointikonseptin laatimisen ja pilotoinnin kustannukset ovat ensimmäisessä vaiheessa (2009–2010) noin 500 000 euroa ja tämän jälkeen 2,5–3 miljoonaa euroa vuodessa (koko maassa yhteensä). Julkisen rahoituksen (valtio ja kunnat) suuruusluokka on kehittämissivaiheessa yhteensä 200 000 euroa. Tämän jälkeen markkinointikonseptin jatkuvuudesta ja siihen käytettävästä rahoituksesta vastaavat alan toimijat.

YHTEYS MUIHIN KORTTEIHIN

Markkinointi liittyy kiinteästi muihin toteutettaviin toimenpiteisiin (kortit 1-8). Markkinointitoimenpiteet ajoitetaan kehittämistoimenpiteiden toteuttamisen kanssa samanaikaisesti ja matkustajille markkinoidaan joukkoliikenteen palveluissa tehtyjä parannuksia.

KEHITTÄMISPOLKU

I vaihe: 2009

Tehtävä: Luodaan markkinointikonsepti. Hyödynnetään JOTU-tutkimusohjelmassa laadittua brändin kehittämistyökalua tuloksia.

Vastuut: LVM kutsuu kokoon eri osapuolet, jotka ovat pääkaupunkiseudulla YTV, HKL, VR, Matkahuolto, LVM, kunnat ja lääninhallitukset sekä mainonnan ammattilainen. Konseptin kehittämisessä hyödynnetään myös asiakasta edustavien ryhmien asiantuntemusta.

II vaihe: 2010

Tehtävä: Pilotoidaan markkinointikonsepti esimerkiksi pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueella vuonna 2010. Markkinointi suunnitellaan niin, että uuden Helsingin seudun liikenneorganisaation brändäys tukee laajemman alueen matkaketjuja. Konseptin kehittämistyö kytketään keskiuurilla kaupunkiseuduilla osaksi KETJU-hanketta ja suurilla kaupunkiseuduilla joukkoliikenteen kehittämisohjelmien toteutukseen.

Vastuut: toimivaltaiset viranomaiset, paikalliset joukkoliikenteen toimijat, mahdollisesti muut toimijat (kauppa ja palvelut).

III vaihe: 2010-2015

Tehtävä: Konsepti on valmis monistettavaksi mille tahansa seudulle ja siitä myös tiedotetaan aktiivisesti. Huolehditaan siitä että kehittämisohjelman toimenpiteitä toteutettaessa myös markkinointi hoidetaan hyvin.

Vastuut: toimivaltaiset viranomaiset, paikalliset joukkoliikenteen toimijat, mahdollisesti muut toimijat (kauppa ja palvelut).



TOPTEN 10/10
Maaliskuu 2009

Liikkeelle pyöräillen, kävelen ja joukkoliikenteellä

Kaupunkikeskustoihin lisätään pyöräily- ja kävelyreittejä sekä jalankulkualueita joukkoliikenteen saavutettavuuden parantamiseksi. Joukkoliikenteen asemien, vaihto- ja liityntäpaikkojen sekä pysäkkien kävely- ja pyöräilyolosuhteita ja polkupyörien pysäköintiä parannetaan matkaketjujen sujuvuuden ja esteettömyyden lisäämiseksi.

Liikennepoliittisessa selonteossa ja kansallisessa ilmasto- ja energiastrategiassa mainittuun kävelyn ja pyöräilyn toimintalinjojen valmisteluun vuosille 2011-2020 varaudutaan myös uudessa liikennepoliittisessa selonteossa.

TAVOITTEET

Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen yhteiseksi edistämiseksi laaditaan vuosille 2010-2013 kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen matkaketjujen kehittämisen teemapaketti, jonka tavoitteena on:

- kasvattaa kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuutta omana sekä joukkoliikennettä tukevana kulkutapana erityisesti kaupunkiseuduilla.
- lisätä joukkoliikenteen käytön helppoutta parantamalla matkaketjuun liittyvän kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita.
- lisätä kevyen liikenteen väyliä, parantaa niiden ja kävelyalueiden esteettömyyttä, laatua ja kunnossapitoa sekä edistää pyöräilyä ja kävelyä muilla tavoin.
- parantaa kävelyn ja pyöräilyn turvallisuutta koko maassa.

LÄHTÖKOHDAT, NYKYTILA

Liikennepoliittisessa selonteossa esitettiin kevyen liikenteen toimintalinjojen laatimista. Samoin hallituksen ilmasto- ja energiapoliittisen strategiapaperin tavoitteiden saavuttamiseksi kevyen liikenteen osuutta pyritään kasvattamaan lähes kolmasosalla. Tämä vaatii uutta organisointia ja riittäviä investointi- ja kehittämisresursseja. Nykyisin kunnat käyttävät runsaat 40 ja valtio 15-25 miljoonaa euroa vuodessa kevyen liikenteen infrastruktuurin parantamiseen. Kehittämis- ja markkinointikuluja ei ole laskettu.

Jokaiseen matkaketjuun liittyy kävelyosuus matkan lähtö- ja määränpäässä ja usein myös vaihdon yhteydessä. Joukkoliikennepalvelujen saavutettavuus paranee huomattavasti, mikäli osa matkasta voidaan tehdä pyörällä pysäkillä tai asemalla, jossa on järjestetty polkupyörien pysäköinti. Nykyisistä henkilöautomatkoista 29% on alle kolmen kilometrin matkoja. Täten joukkoliikenteen houkuttelevuuden lisäämiseen ja laatutason nostamiseen liittyy olennaisena osana myös asemille ja vaihtopaikkoihin johtavien kävely- ja pyöräily-yhteyksien parantaminen. Pääkaupunkiseudulla ja sen pendelöintialueella on tehty suunnitelmia pyöräpysäköinnin kehittämiseksi. Uusimmissa kaupunkijunissa ja metrossa pyörän kuljetus on mahdollista. Helsingissä HKL on järjestämässä kaupunkipyöriä keskustassa liikkuvien käyttöön. Tällaisia kulkutapojen yhteiskäyttöä edistäviä toimenpiteitä tulee toteuttaa kaupunki-infrastruktuuria, joukkoliikenteen kalustoa ja polkupyöriä kehitettäessä.

Liikkeelle pyöräillen, kävellen ja joukkoliikenteellä

VAIKUTUKSET

Valtion ja kuntien yhdessä suunnittelemien ja toteuttamien kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kehittämistoimien vaikutuksesta näiden kulkutapojen käyttö helpottuu ja saavutettavuus ja turvallisuus paranevat. Matkustajien kokema liikennejärjestelmän tarjoama kokonaispalvelu paranee, kun liityntä- ja pysäkkiolosuhteet kohentuvat. Lisäksi pyöräilyn parannustoimilla laajennetaan joukkoliikenteen palvelujen kattavuutta erityisesti keskustan ulkopuolisilla alueilla. Keskusta-alueilla toteutettavat kävelyä ja pyöräilyä edistävät toimenpiteet vaikuttavat myös joukkoliikenteen käyttöön myönteisesti, sillä siten keskusta-alueiden joukkoliikennepalvelut saadaan kilpailukykyisemmiksi. Yhteiskuntataloudellisiin laskelmiin voidaan liittää mm. terveysvaikutuksia, jotka syntyvät omatoimisesta työpaikka-, koulu- ja asointiliikkumisesta.

Erityisesti keskustojen ulkopuolisilla alueilla joukkoliikennepalveluiden saatavuus laajenee. Toisaalta keskusta-alueiden rakentaminen kävelyä ja pyöräilyä tukeväksi synnyttää selkeää kilpailukykyä keskustojen joukkoliikenteelle.

Kasvihuonepäästöt vähenevät, kun matkoja siirtyy henkilöautoista kevyeen liikenteeseen. Kokonaisvaikutukset arvioidaan tarkemmin kävelyn ja pyöräilyn ohjelman laadinnan yhteydessä.

RAHOITUS

Teemapaketin valmistelu, koordinointi- ja benchmarkingtyön kustannusarvio on 80 000 euroa. Kokonaiskustannukset ja toimijakohtainen kustannustenjakoa lasketaan teemapaketin kohteiden täsmentämisen yhteydessä.

Teemarahoitusta on ns. korvamerkittävä yksinomaan kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen yhteisille edistämishankkeille vuosiksi 2010-2013. Vain siten voidaan mitata hankkeen vaikuttavuutta.

Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamiskustannukset ovat kaupungista riippuen keskimäärin 0,5–5 miljoonaa euroa vuodessa. Kymmenen suurimman kaupungin kaikki infrastruktuurikustannukset arvioidaan yli 35 miljoonaan euroon/vuosi. Suoraan matkakettiin kytkeytyviä hankkeita arvioidaan olevan noin viisi-kuusi miljoonaa euroa. Valtio voi tapauskohtaisesti harkiten osallistua näihin kustannuksiin 30–50 %:n osuudella. Valtion kustannukset vuositasolla ovat kaksi miljoonaa euroa.

KEHITTÄMISPOLKU

I vaihe: Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen matkakettujen teemapaketti 2009

Tehtävä: Laaditaan yhteinen teemapaketti suurimpien kaupunkien ja kuntien kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamiseksi vuosille 2010-13. Teemapakettiin sisältyy erityisesti joukkoliikenteen pysäkkien, vaihto- ja liityntäpaikkojen ja liittyvien reittien kehittämistoimia. Erityistä huomiota kiinnitetään kävelyn ja pyöräilyn miellyttävyyteen, turvallisuuteen ja olosuhteiden laatuun (nk. laatuikäytävät).

Laaditaan kävelyn ja pyöräilyn teemapaketin toimenpiteet ja aikataulu tiiviissä yhteistyössä kävelyä ja pyöräilyä sekä terveyttä ja turvallisuutta edistävien toimijoiden kanssa. Selvitetään vastuut ja rahoitus sekä laaditaan teemarahoituksen aiesopimus.

Vastuut: LVM, Tiehallinto ja RHK sekä maakuntaliitot, kaupungit ja kunnat. Muita sidosryhmiä ovat YM, STM, OPM, Liikenneturva ja Pyöräilykuntien verkosto..

II vaihe: Teemapaketin toteuttaminen vuosina 2010-2013 ja strategisten linjausten laatiminen vuonna 2011

Tehtävä: Toteutetaan teemapaketin toimet yhteistyössä. Toteutukseen valittuja toimenpiteitä ja niiden vaikutuksia benchmarkataan kaupunkien ja kuntien kesken. Järjestetään teemapaketin vaikutusten arviointi ja seuranta.

Uuden hallituskauden alussa vuonna 2011 pyritään kirjaamaan hallitusohjelmaan kävelyn ja pyöräilyn edistämisen toimintalinjojen ja kehittämisohjelman laatiminen sekä rahoitus ja vastuut.

Vastuut ja toimijat: LVM, Tiehallinto, RHK, YM, STM, OPM, kaupungit ja kunnat, maakuntaliitot, Liikenneturva ja Pyöräilykuntien verkosto.

